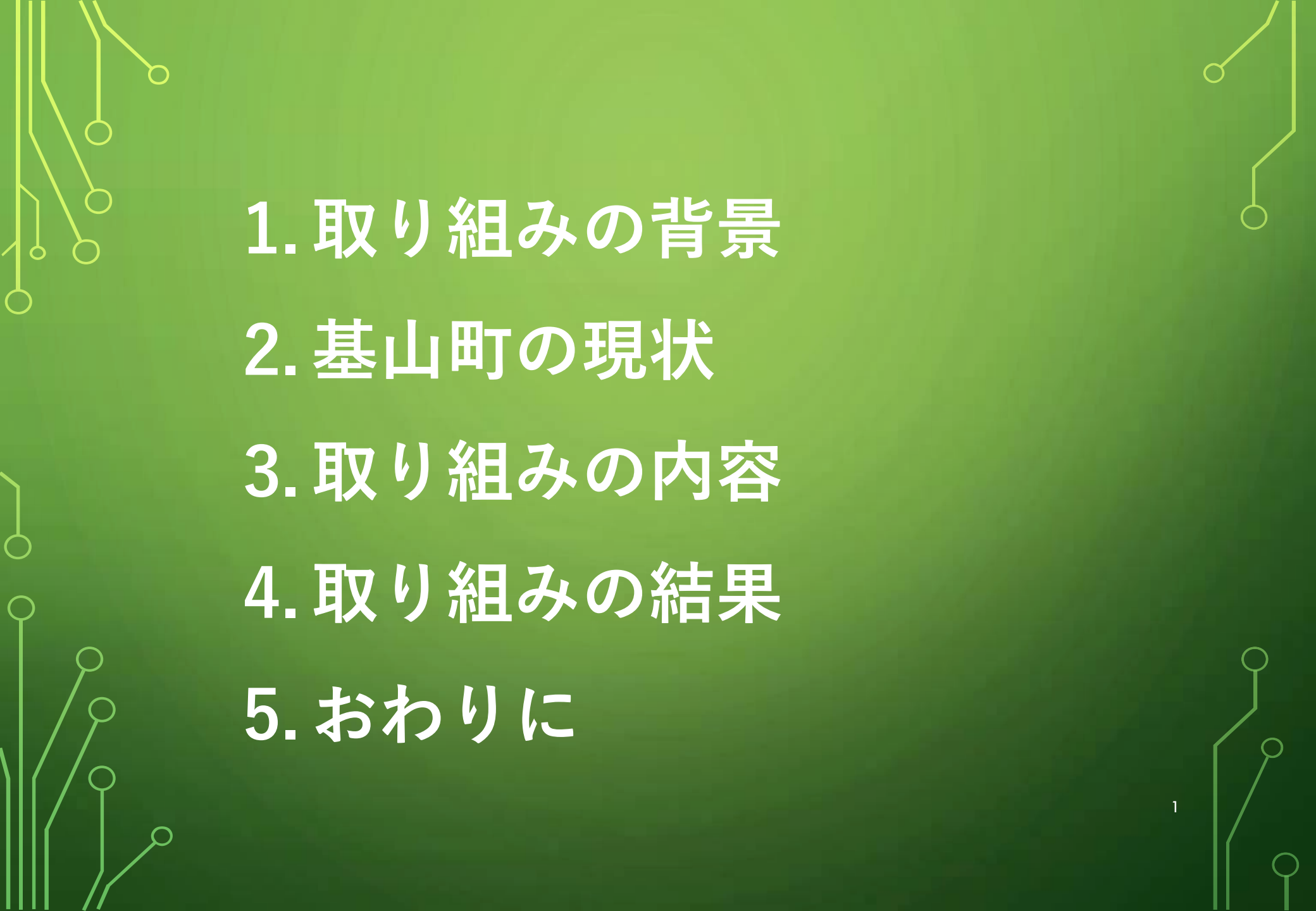


基山町における持続可能な 公共交通サービスの実現に向けた取り組み

【補足資料】

株式会社福山コンサルタント

- 
- The background is a solid green color with decorative circuit board patterns in the corners. The patterns consist of white lines and circles, resembling a PCB layout. The patterns are located in the top-left, top-right, bottom-left, and bottom-right corners.
1. 取り組みの背景
 2. 基山町の現状
 3. 取り組みの内容
 4. 取り組みの結果
 5. おわりに



1. 取り組みの背景

1. 取り組みの背景

取り組みの目的

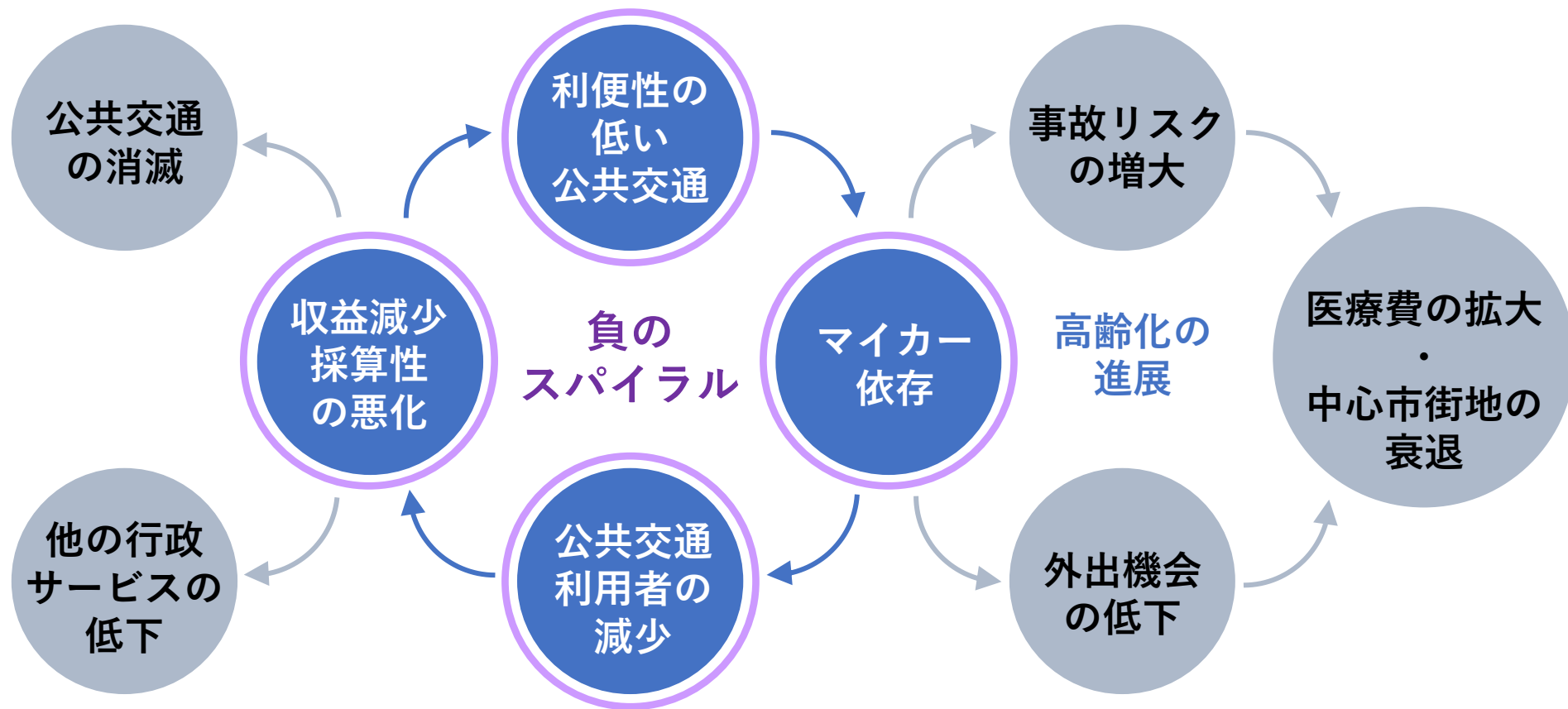
- まだまだ運転に自信がある方々にとって、公共交通の重要性は理解しつつも「**自分事**」として考えづらい
- しかし、**免許返納するタイミング**は確実に迫っている
- なので、今時点から**運転が出来なくなった時の事を想像**して「自分事」として考え行動することが必要

今回の取り組みを通じて・・・

基山町の公共交通に関する理解・関心を深め
「自分事」として捉えていただく

1. 取り組みの背景

地方部における公共交通を取り巻く課題



1. 取り組みの背景

今後必要となる公共交通事業の方向性

全体マネジメント
& モニタリング



地域の移動特性に応じた新たなモビリティ

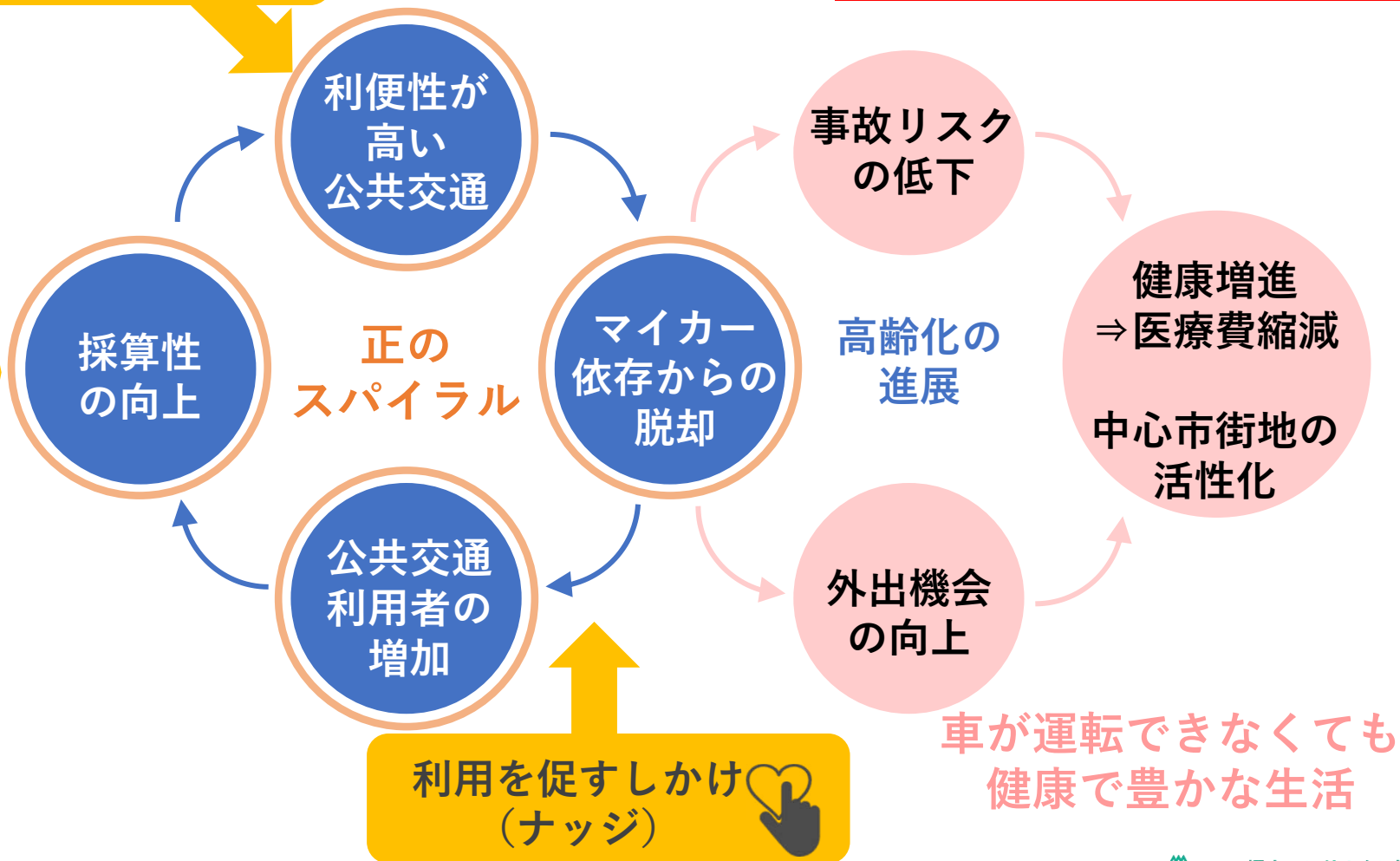
他の収益事業

他の輸送との
重ね掛け

貨客混載

宅配事業

送客



1. 取り組みの背景

スマートモビリティ・チャレンジ

- 経済産業省と国土交通省は、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を令和元年度より開始。
- 先進的な取組を進める地域における事業性を分析し、より効率的な解決手法や横断的課題を抽出。



1. 取り組みの背景

スマートモビリティ・チャレンジ

- | | |
|-------------------|----------------|
| 1 北海道那広市 | 14 愛知県春日井市 |
| 2 北海道芽室町 | 15 三重県6町連携 |
| 3 北海道室蘭市 | 16 福井県永平寺町 |
| 4 宮城県仙台市 | 17 京都府与謝野町 |
| 5 福島県会津若松市・茨城県日立市 | 18 大阪府大阪市 |
| 6 群馬県前橋市 | 19 兵庫県播磨科学公園都市 |
| 7 埼玉県入間市 | 20 島根県美郷町 |
| 8 大手町・丸の内・有楽町地区 | 21 香川県三豊市 |
| 9 山手線周辺/横須賀市 | 22 佐賀県基山町 |
| 10 川崎市、箱根町 | 23 宮崎県 |
| 11 神奈川県横須賀市、三浦市 | 24 沖縄県 |
| 12 静岡県静岡市 | 25 沖縄県北谷町 |
| 13 富山県朝日町 | 26 沖縄県宮古島市 |



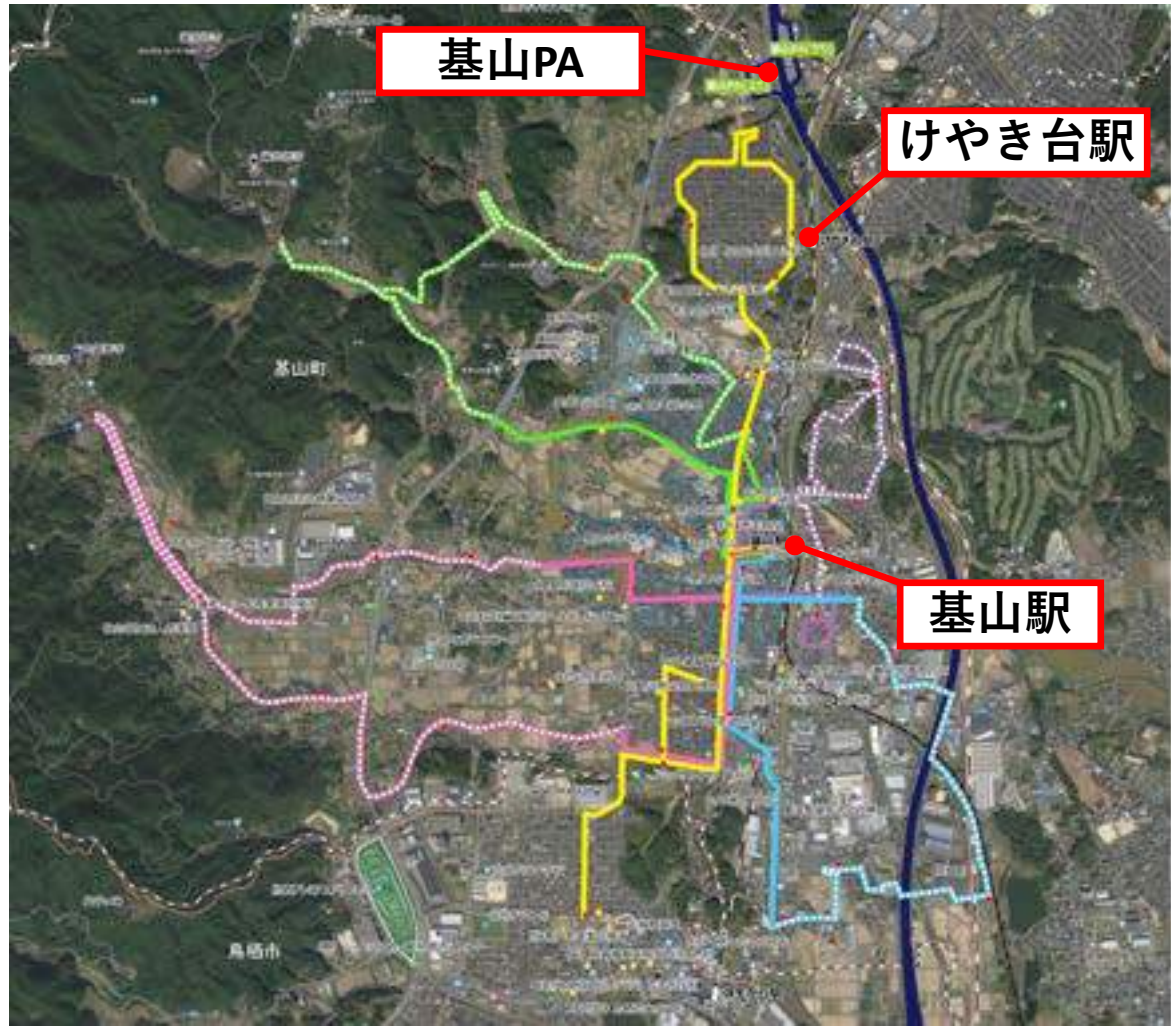


2. 基山町の現状

2. 基山町の特徴

● 「けやき通り」を軸とした都市構造（コンパクトシティ）

- JR線と並行して南北に走る「けやき通り」沿線を中心に市街地や住宅地が形成
- 町内を広域的に運行するコミュニティバスは1時間に1本程度と利便性が低い

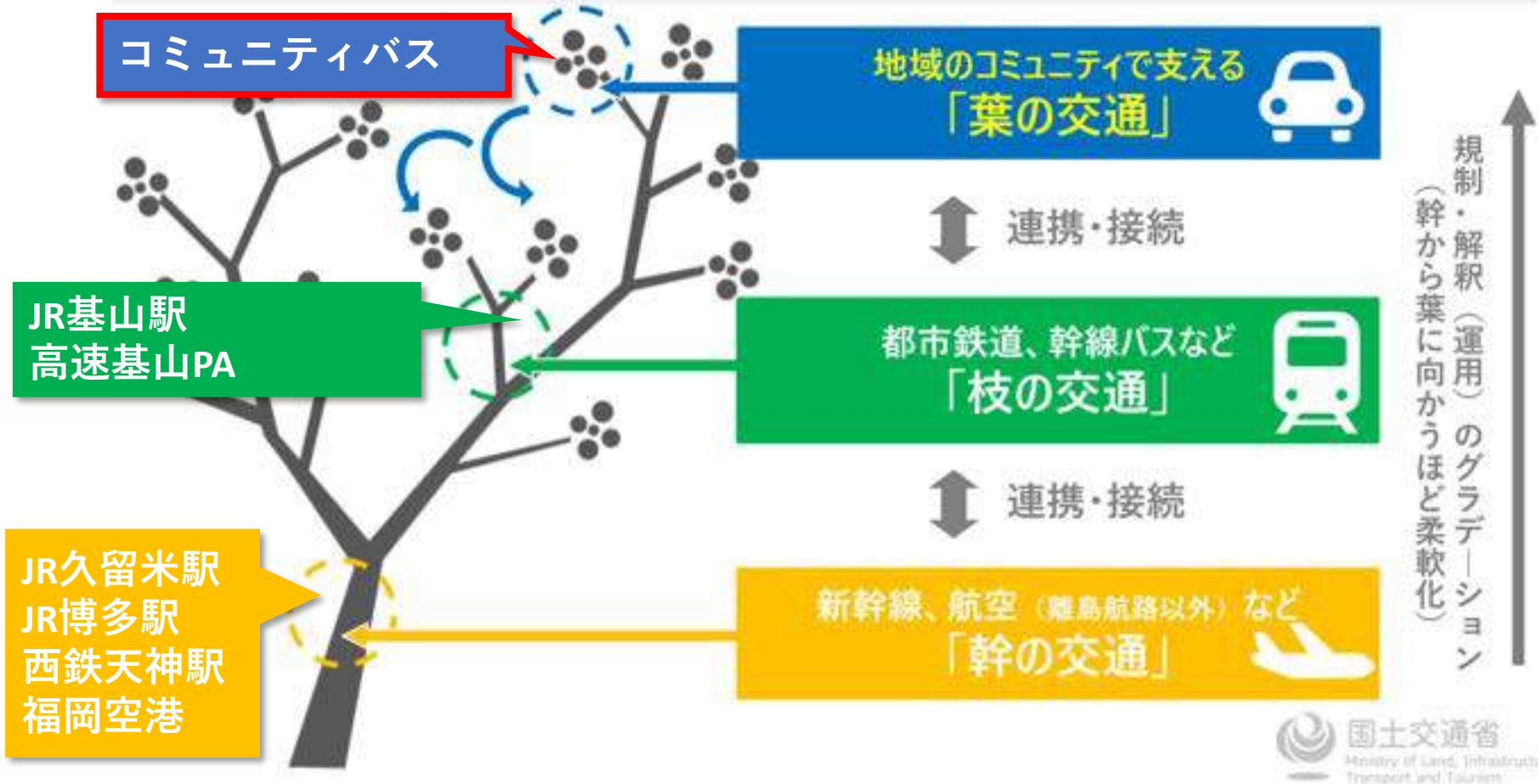


【境界】	
---	県境
---	市町境
■	中心市街地
【拠点】	
●	①バス停
●	②物流拠点
●	③郵便局・病院
●	④小売店・飲食店
●	⑤公共施設
●	⑥観光・レクリエーション施設
●	⑦バス運行企業
【コミュニティバスルート】	
—	けやき台・高島線バス停専用区間
—	園部線バス停専用区間
---	園部線フリー区間
—	宮浦線バス停専用区間
---	宮浦線フリー区間
—	長野線バス停専用区間
---	長野線フリー区間
—	本桜線バス停専用区間
---	本桜線フリー区間
—	中心部巡回線

2. 基山町の特徴

「幹の交通」や「枝の交通」の利便性は高い一方、「葉の交通」は利便性が低い

交通モード別でなく物理的な地域の規模感別に応じた分類により、地域交通のあり方とその主たる担い手を捉え直し、政策のリ・デザインを行う。

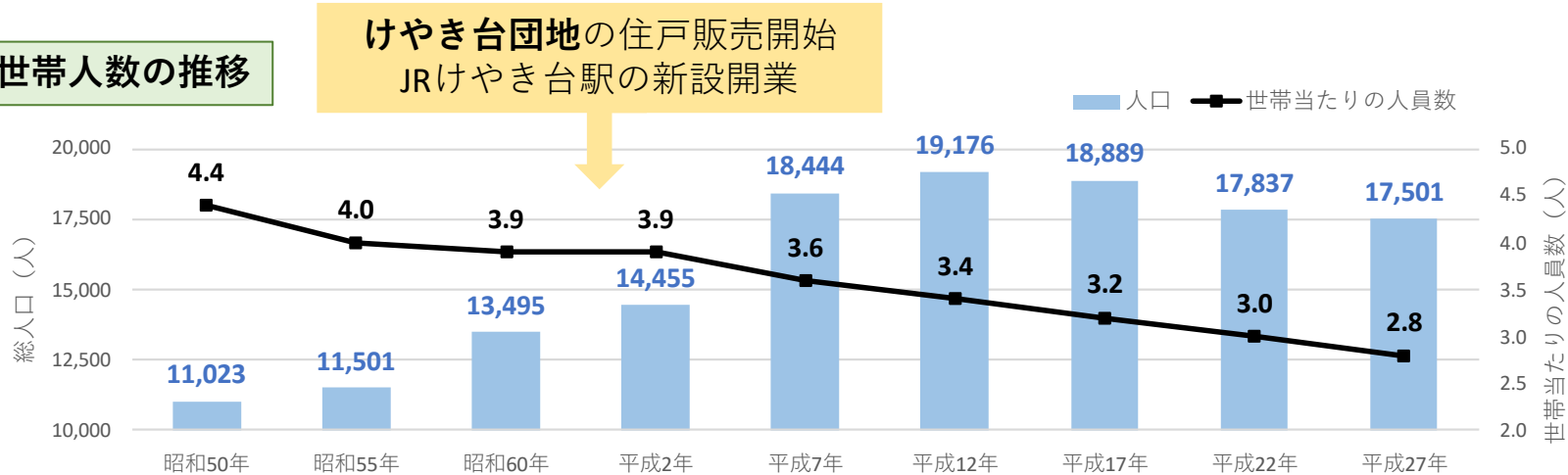


2. 基山町の特徴

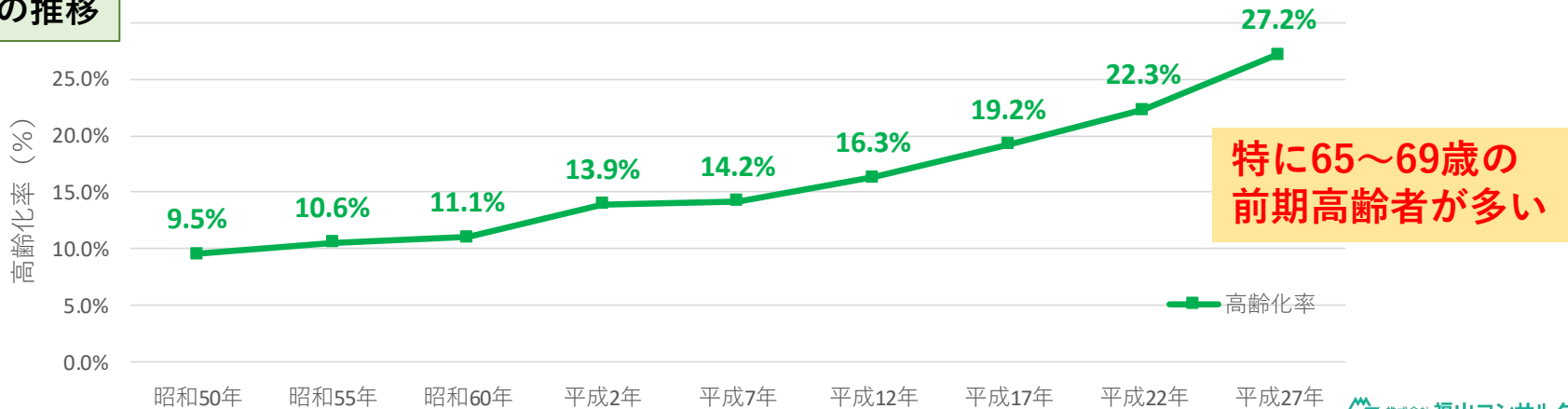
●ベッドタウンとしての発展と近年の人口減少・高齢化の進行

- **ベッドタウン開発**が続き平成12年までは人口が増加するも**近年は減少傾向**
- 町郊外部の開発団地を中心に**少子高齢化が進行**
- 子供世代の流出などにより、親世代のみの**高齢化世帯も増加**

人口と世帯人数の推移



高齢化率の推移

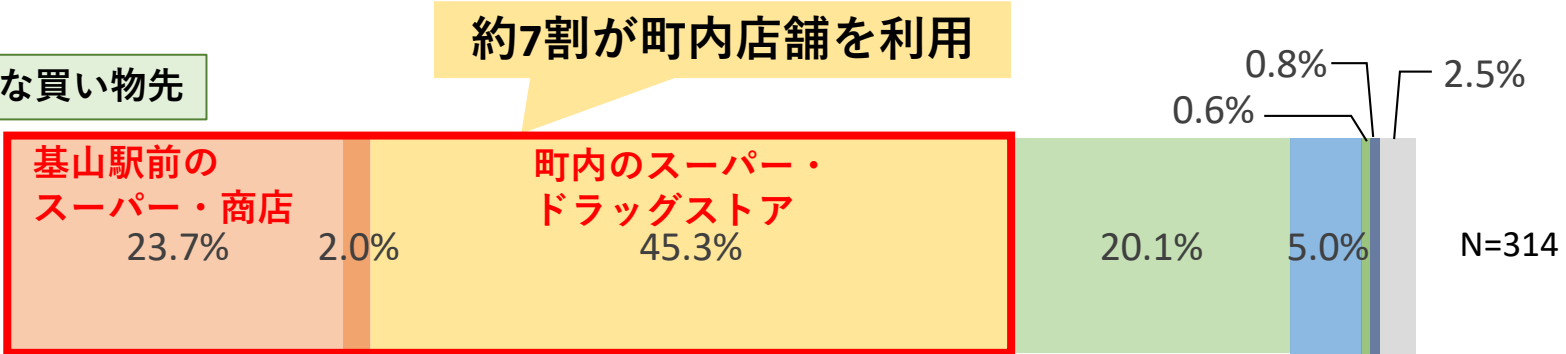


2. 基山町の特徴

●高まる移動弱者の増加

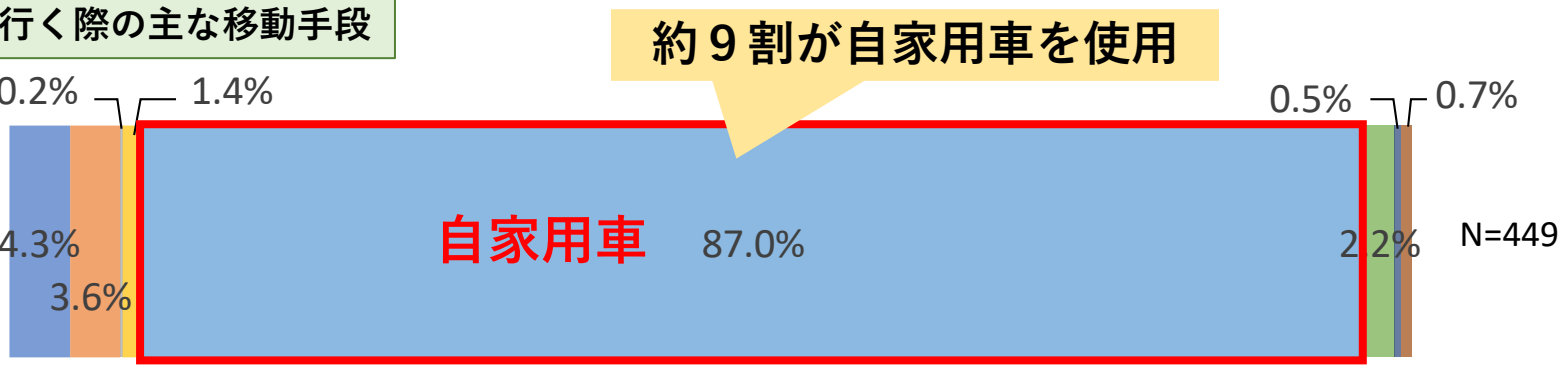
- 日常的な買い物移動は町内店舗利用が多いが、殆どが自家用車を利用
- 高齢化の進行に伴う移動弱者の増加が懸念

平日の主な買い物先



- 基山駅前のスーパー・商店
- 町内のスーパー・ドラッグストア
- コンビニエンスストア
- インターネット等による通販
- その他駅周辺の商店
- 近隣市の大型商業施設
- スーパー等の宅配サービス
- その他

買い物に行く際の主な移動手段



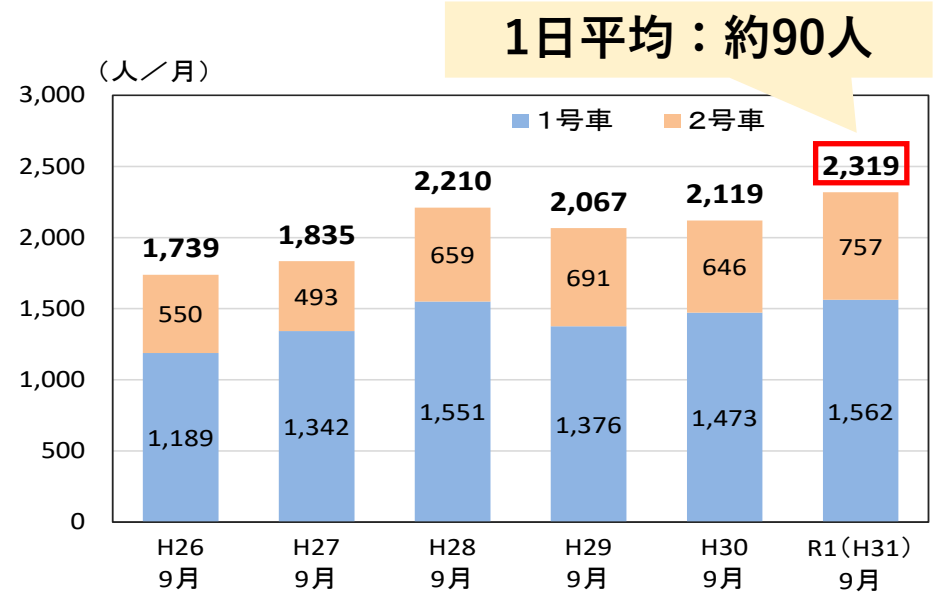
- 徒歩
- 自転車
- コミュニティバス
- 電車
- 自家用車
- バイク
- タクシー
- その他

2. 基山町の特徴

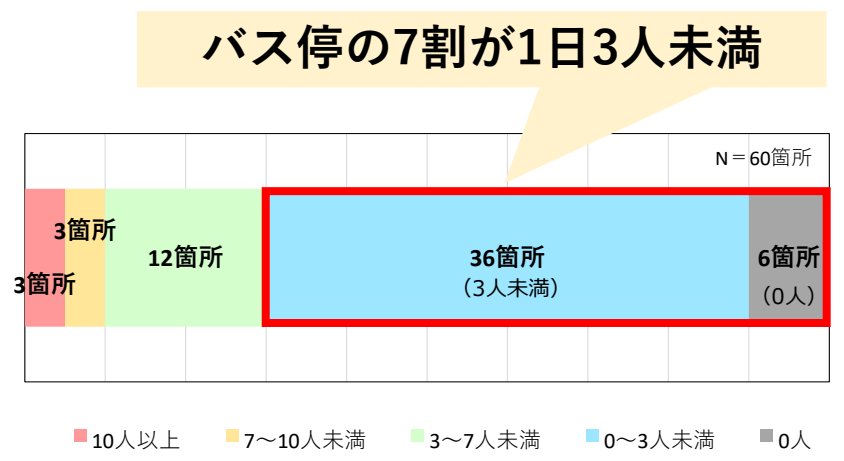
●コミュニティバスの運行効率化

- 利用者数は増加傾向であるものの依然として**利用者は少ない**
- 概ね町内全域をカバーしているものの**利用者が多いのは一部のバス停のみ**
- **運賃収入は運行事業費の1割に満たず**、9割以上を国の補助金や町の財源で補填

<コミュニティバス利用者数の推移>

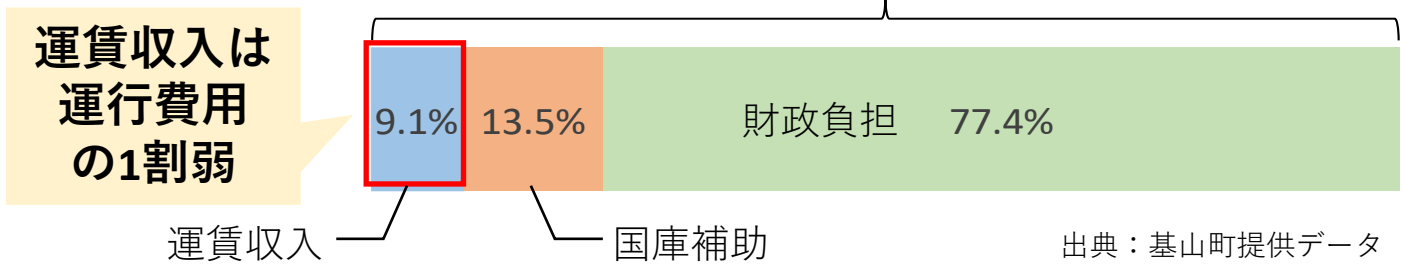


<バス停別の利用者数>



<コミュニティバスの費用内訳>

運行費用：2,200万円/年



<運行事業費>
 →利用者1人当たり827円
 <財政負担>
 →利用者1人当たり518円

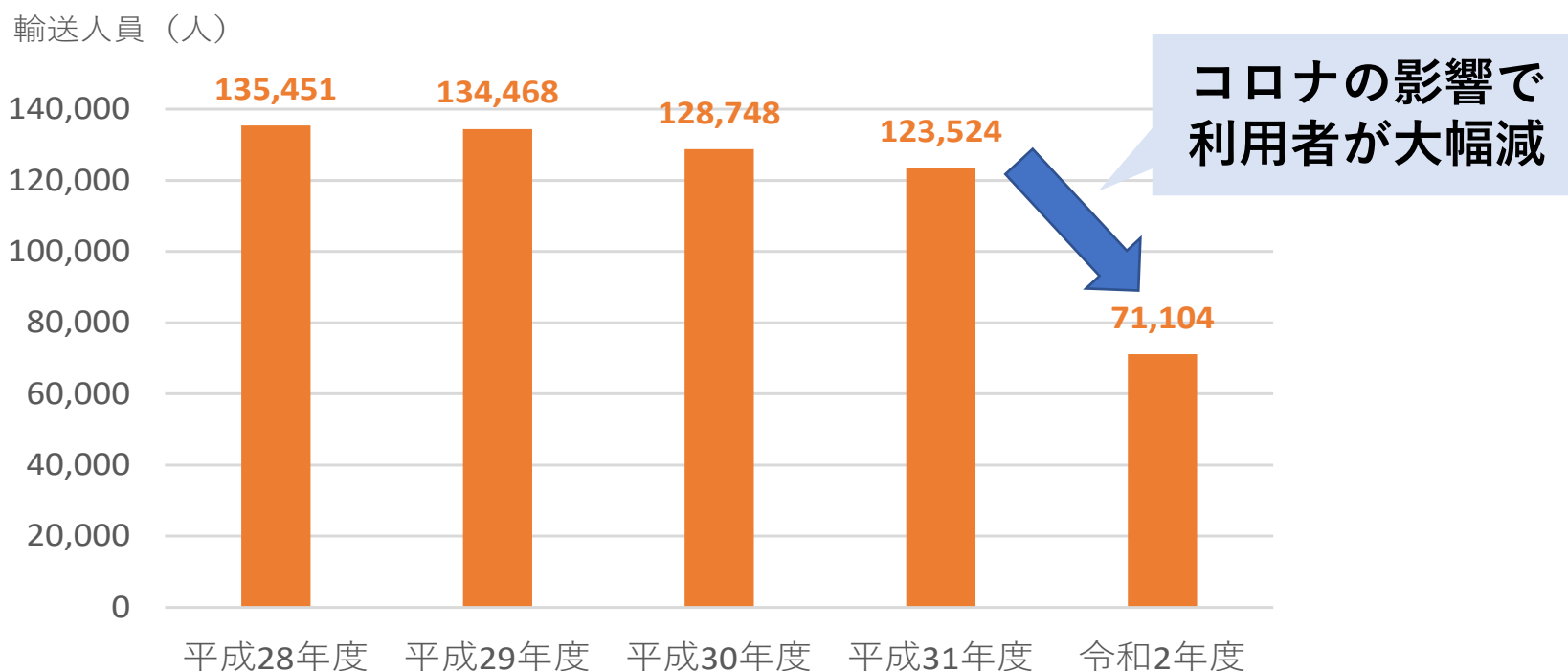
出典：基山町提供データ

2. 基山町の特徴

●タクシー会社の経営危機

- 町内唯一の民間タクシー事業者（有限会社基山タクシー）では、**コロナ禍の煽りを受け利用者数は約4割減少し経営状況が逼迫。**

⇔ **短区間でタクシーのようなサービスを使うのは贅沢・気の毒**
(オンデマンドを利用しなかった理由)



基山タクシーによる輸送人員の推移

出典：有限会社基山タクシー提供資料

2-1. 基山町の特徴

●豊富な輸送資源（企業バス・スクールバス）

- 町内または近隣市に立地する企業や学校等が各々で専用バスを運行

種別	企業名等
企業バス	Amazon／日立物流／CXカーゴ／東洋新薬／日本タングステン
スクールバス	東明館学園／ブリジストンスイミングスクール
その他	大興善寺／瀧光徳寺／寿楽園



東明館スクールバス



AMAZON企業バス



日本タングステン企業バス





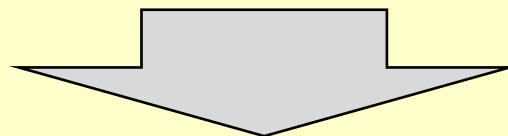
3. 取り組みの概要

3-1. 取り組みのポイント

基山町の課題

現在

- 高齢化が今後急速に進行
- 日常移動のマイカー依存は極めて高い
- 利便性・採算性の低いコミュニティバス
(利用者減⇒収益減⇒サービス低下・・・)
- 免許返納は進まず高齢者事故リスクが増大



将来

- 外出機会を失う高齢者層の拡大
- 認知症等の罹患リスクの更なる拡大
- 中心市街地の衰退や医療費拡大等の問題に発展



事業の ポイント

①：移動特性に応じた利用しやすいモビリティ導入

②：経済的にも持続可能な事業スキームの構築

3-1. 取り組みのポイント

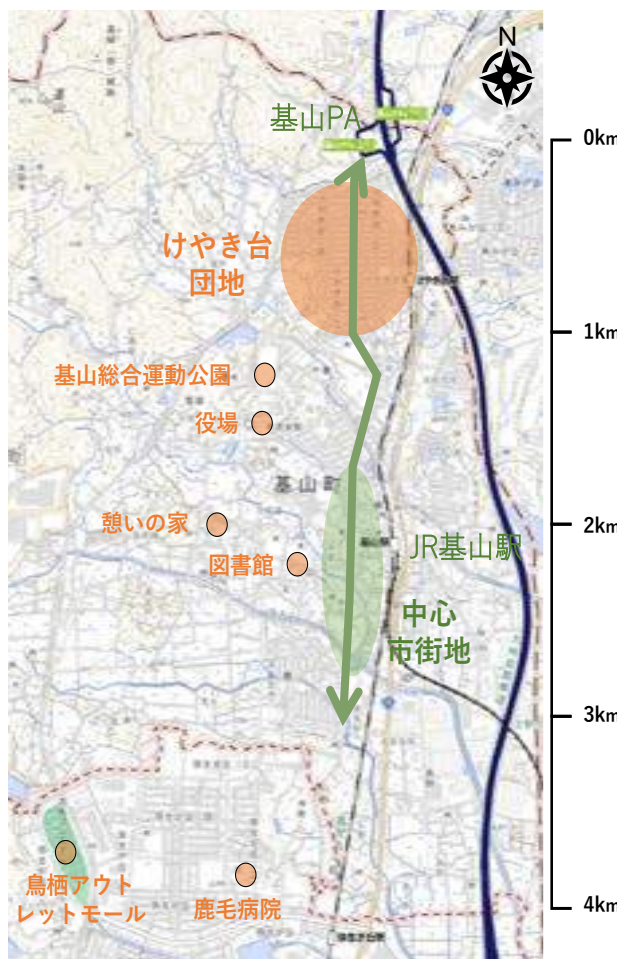
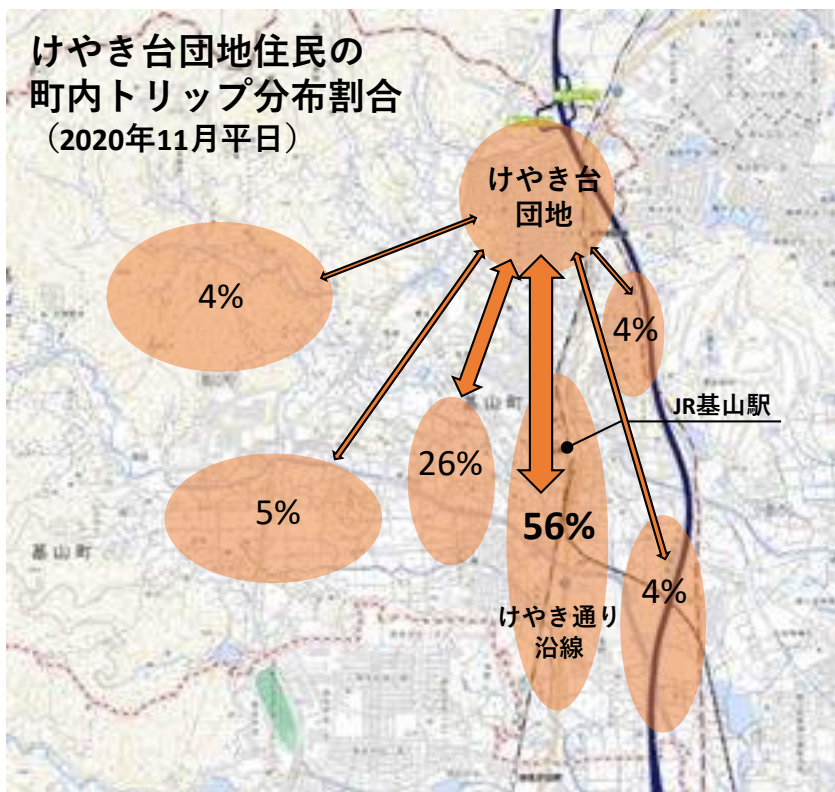
ポイント①：移動特性に応じた利用しやすいモビリティの導入

「けやき台団地」住民の移動特性を踏まえ、オンデマンド+シャトルの2種類を運行

「けやき台団地」住民の移動特性

地域特性に応じた公共交通体系の構築

<ビックデータを活用した移動特性分析>



デマンドタクシー

けやき台団地と主要施設をドアツードア

+

シャトルバス

「けやき通り」を高頻度で運行

3-1. 取り組みのポイント

ポイント②：経済的にも持続可能な事業スキームの構築

公共交通の課題

- 高いマイカー依存率
- 収益性が低いコミュニティバス

公共交通事業だけでは、持続性のある経営は極めて困難

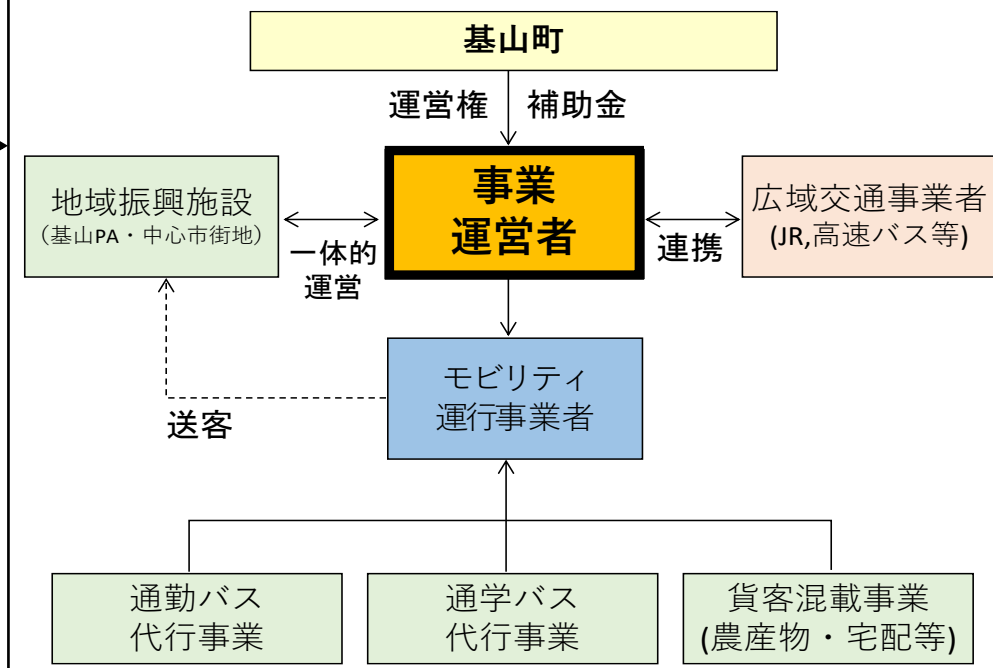
地域の特徴

- 基山PAの地域振興施設
- 複数存在する通勤・通学バス
- 農産物等の輸送需要 など

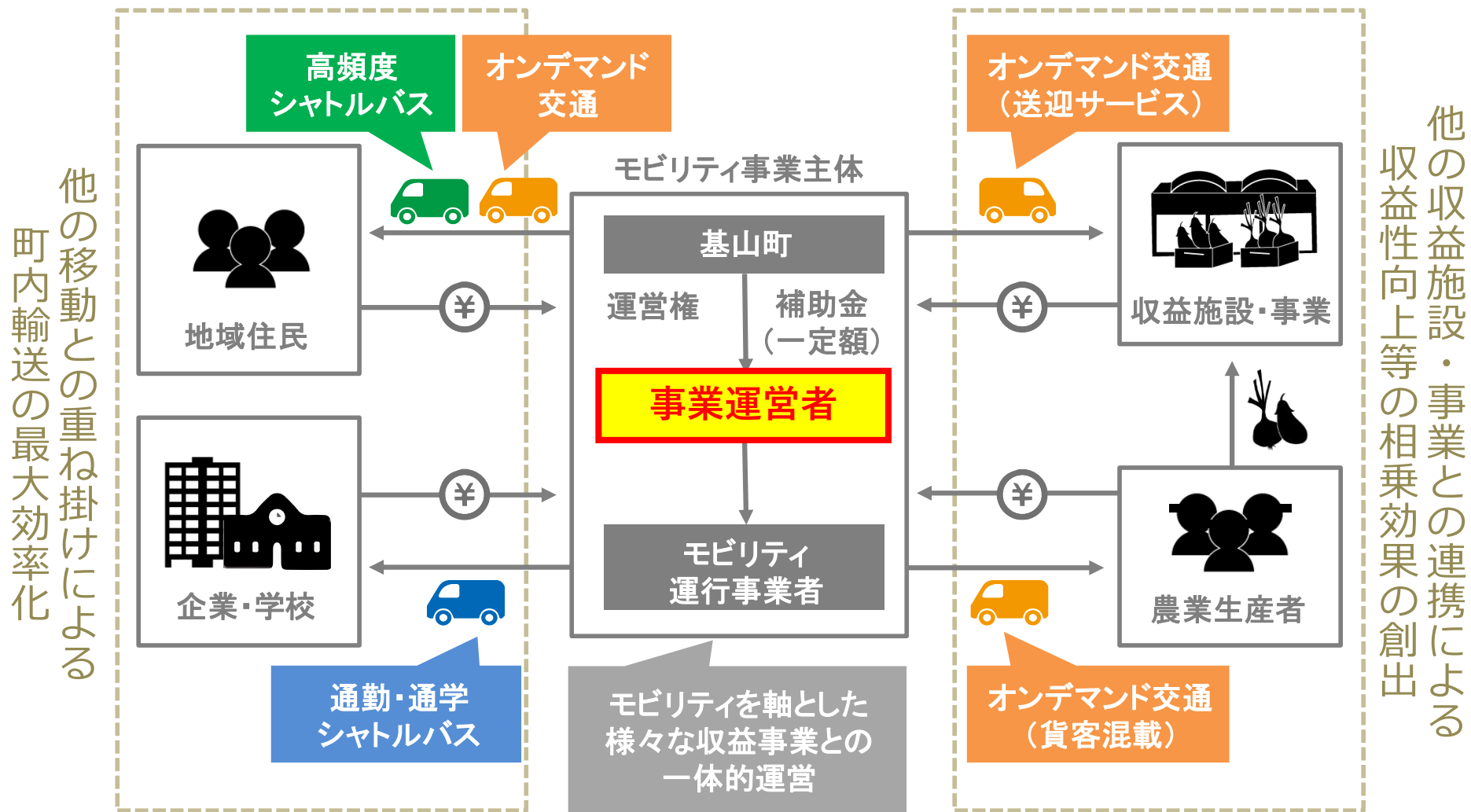
公共交通との連携可能性

- 地域振興施設との連携
- 通勤・通学バスとの一体運行
- 農作物等の貨客混載

公共交通の運営を官民連携で展開
民間の創意工夫により収益性向上

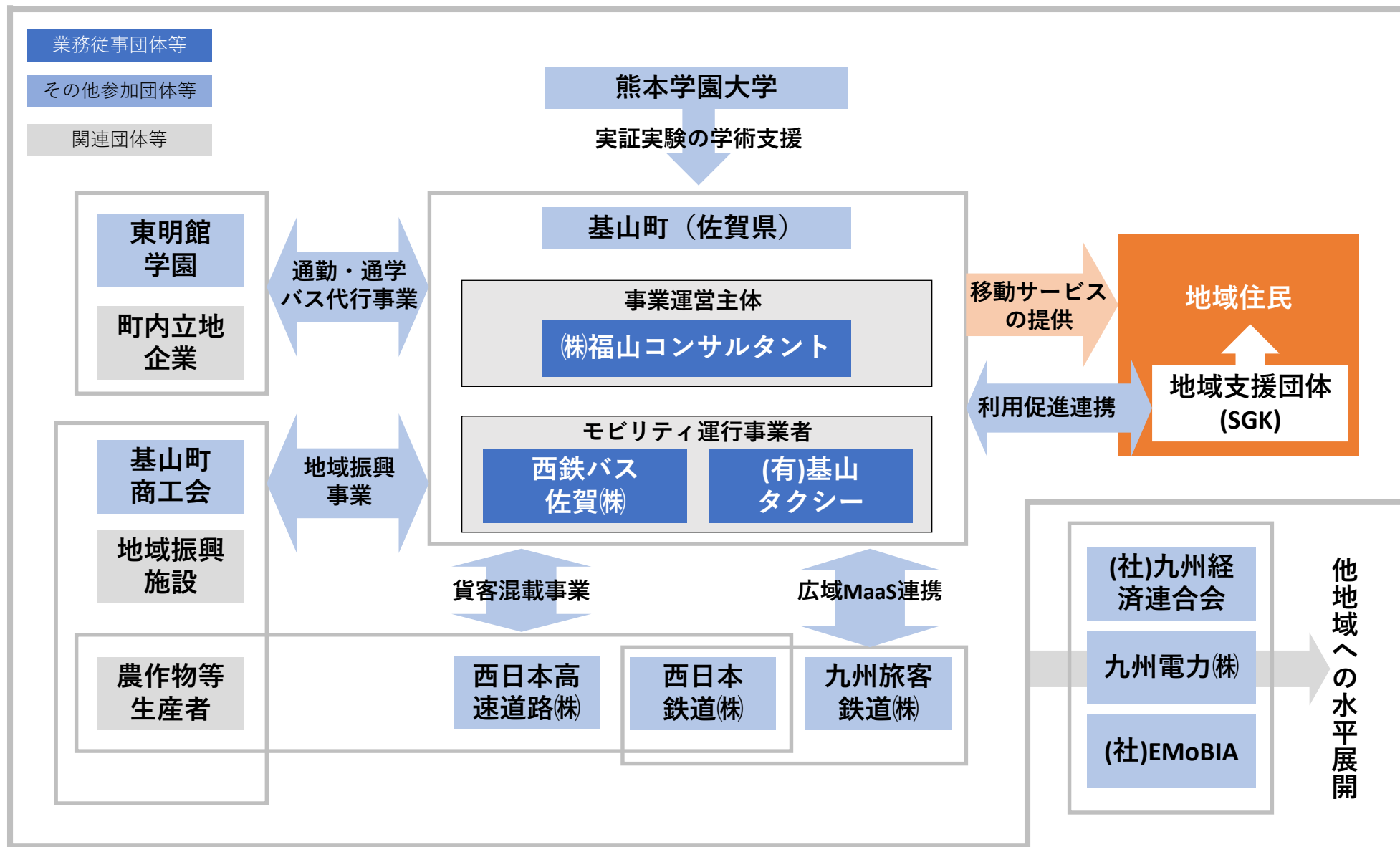


3-1. 取り組みのポイント



経済的にも持続可能な質の高い公共交通の実現へ

3-1. 取り組みのポイント



3-2. 5つのチャレンジ

- 町内移動の利便性と効率性の両立を図るため機能の異なる3つのモビリティを運行
- モビリティ事業だけでは採算性が乏しいため**モビリティを活用した他の収益源を確保**
- **マイカー依存度が高い方々への働きかけ**により公共交通での移動を促進

収益源の拡大

2 貨客混載

農作物の町内店舗への輸送



特産品の大都市圏への輸送



3 送客

中心市街地店舗や地域振興施設への送客により、集客力や収益力を向上



移動の利便性・効率性の両立

1 移動の重ね掛け

機能の異なる3つのモビリティを運行し、町内輸送の利便性と効率性を向上

オンデマンド交通



けやき通りシャトルバス



通勤・通学シャトルバス



モビリティの活用

マイカー依存に対する働きかけ

4 免許返納チャレンジ

疑似体験を通じて自家用車の必要性を見つめ直す機会を創出



5 ナッジ理論

ナッジ理論を活用し、自発的に公共交通を利用したくなるような仕掛けを創出



公共交通での移動促進

3-2. 5つのチャレンジ

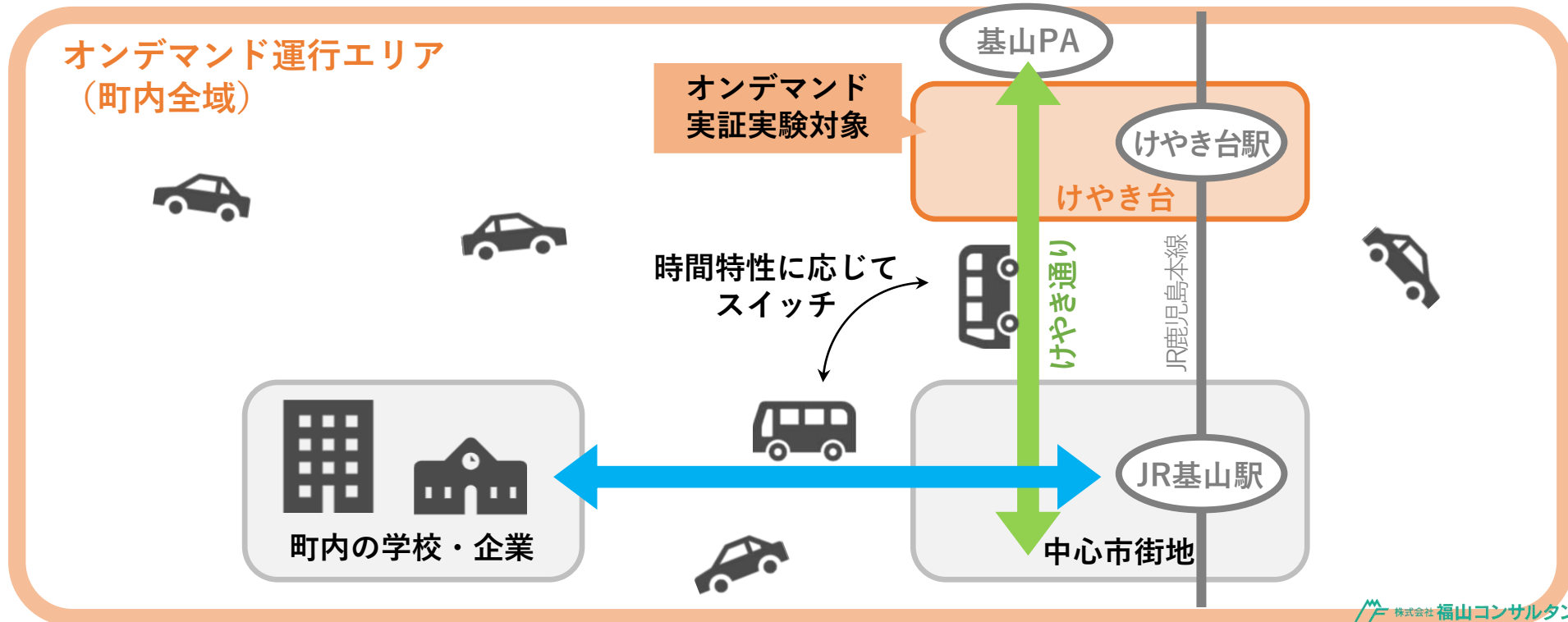
チャレンジ1：移動の重ね掛け

- 機能の異なる3つのモビリティ（オンデマンド交通、けやき台通りシャトルバス、通勤・通学シャトルバス）を運行し、町内輸送の利便性と効率性を向上
- 「オンデマンド交通」は既存タクシー4台で運行、「けやき通りシャトルバス」と「通勤・通学シャトルバス」はハイエースワゴン等2台を兼用で運行

オンデマンド交通
✓ けやき台住民を対象に既存タクシー（計4台）による乗合型オンデマンドサービスを提供
✓ 利用者の自宅前および既存停留所を乗降場所として設定

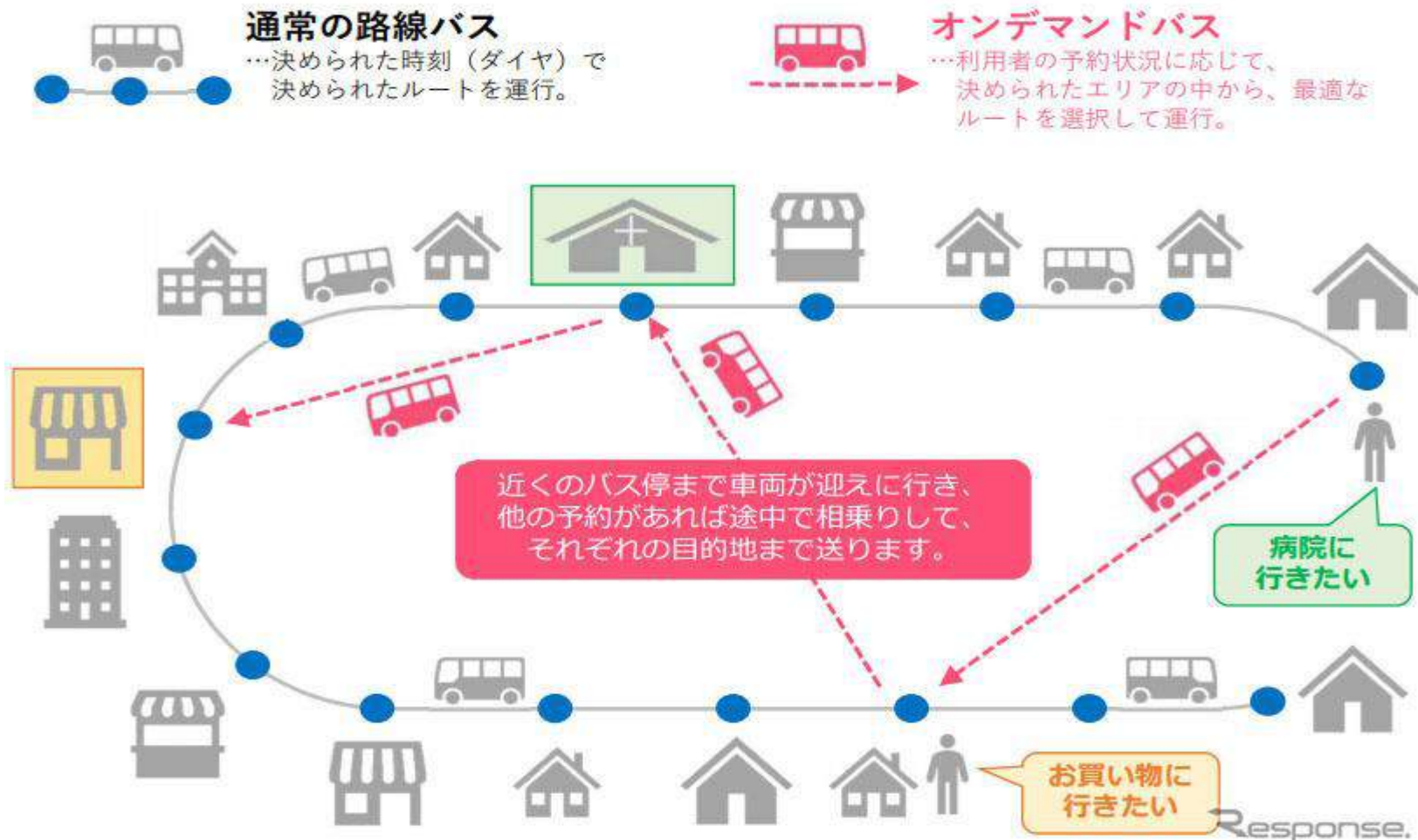
けやき通りシャトルバス
✓ 交通拠点や中心市街地、住宅地が隣接し、移動需要が多い「けやき通り」を高頻度で運行

通勤・通学シャトルバス
✓ 町内に立地する企業や学校の通勤・通学需要に応じて、特定時間帯のみ専属運行
✓ 「けやき通りシャトルバス」との兼用による輸送効率化



オンデマンド交通とは

- 運行時刻や運行経路、乗降場所が予め決められている定時定路線型の「路線バス」ではなく、乗車時刻や利用経路、乗降場所にある程度柔軟に対応できる乗合型の公共交通




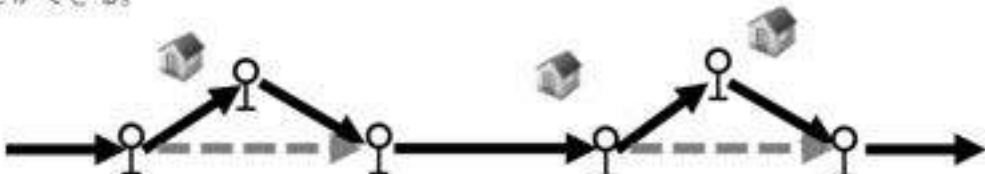
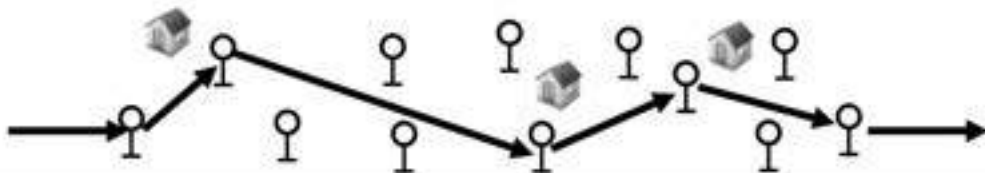



オンデマンド交通とは

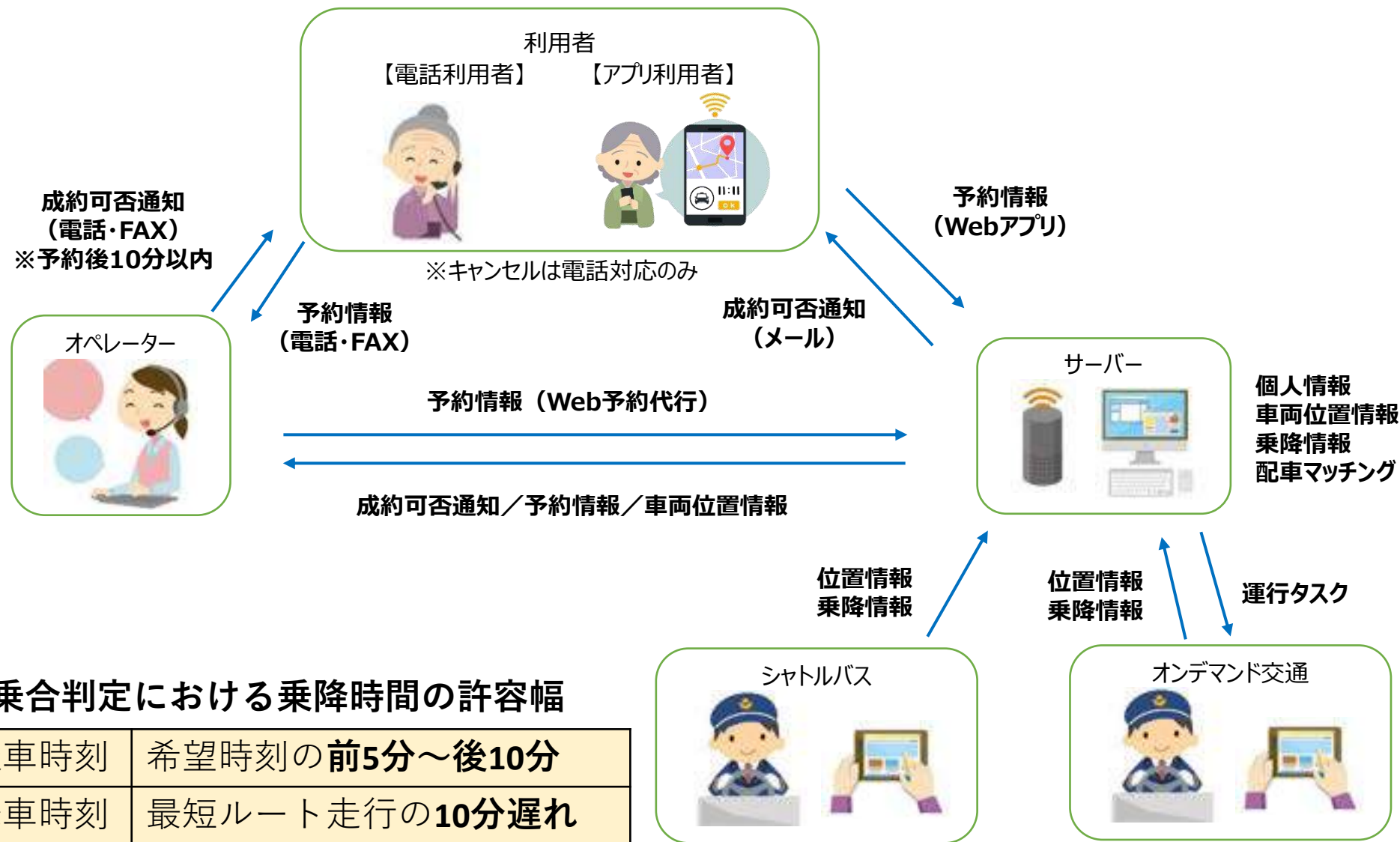
- 路線バスよりも制約が少なく、タクシーよりも制約が大きい
- 運賃（運行費用）は一般的に路線バスよりも高価、タクシーよりも安価

	路線バス (コミュニティバス)	オンデマンド交通	一般タクシー
経路	固定	比較的自由	自由
乗降地点	固定	比較的自由	自由
時刻	固定	比較的自由	自由
車両	大型バス	いずれも可	普通車タクシー
利用形態	複数で乗り合う	複数で乗り合う	個別に貸し切る
運賃	安価 (100円/回)	中程度？	高価 (初乗り730円)

オンデマンド交通とは

運行方式の特徴（イメージ） [ 自宅  バス停等]	
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

オンデマンド交通の運行管理



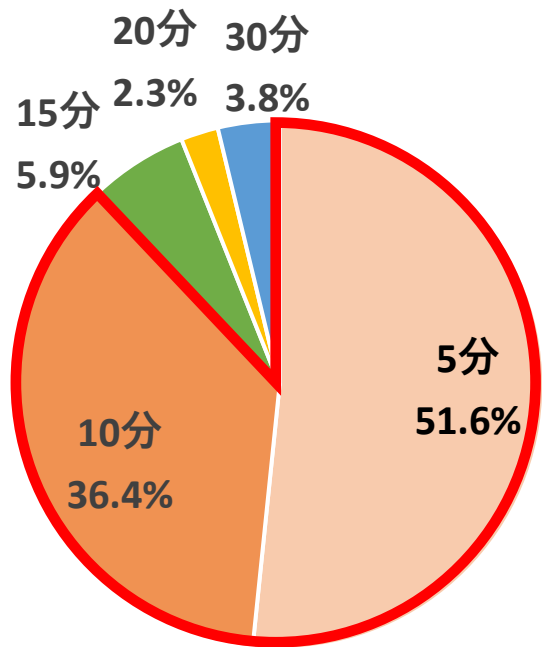
※乗合判定における乗降時間の許容幅

乗車時刻	希望時刻の 前5分～後10分
降車時刻	最短ルート走行の 10分遅れ

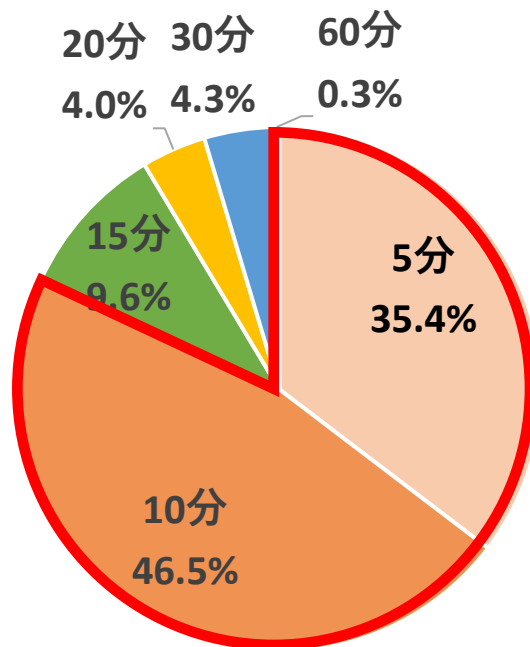
参考：オンデマンド利用にあたっての住民の許容範囲は？

※実証実験後の住民アンケート結果

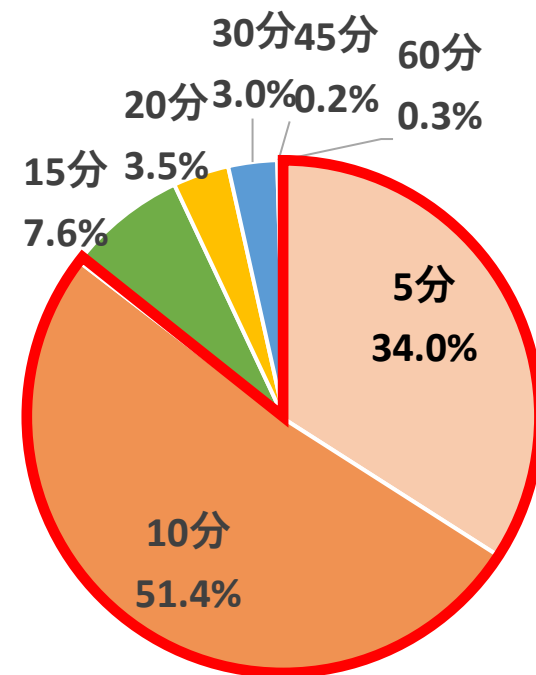
希望する乗車時間の
何分前まで許容？



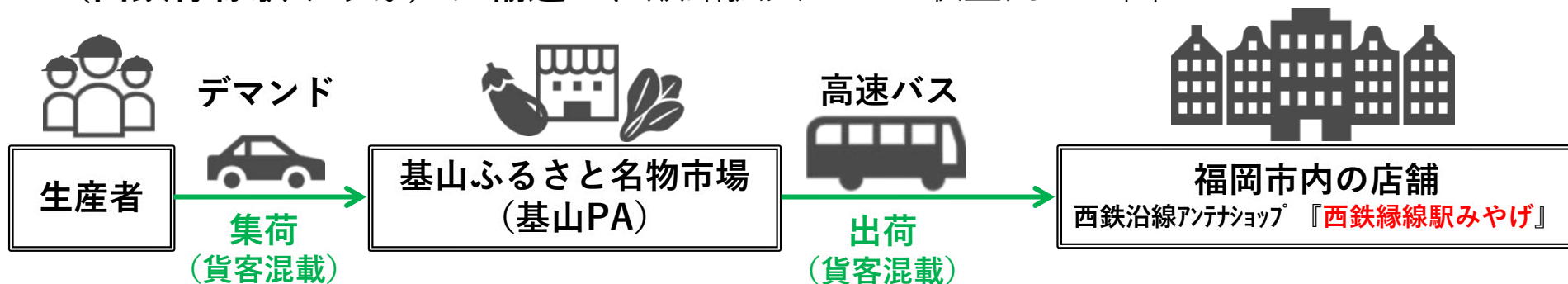
希望する乗車時間の
何分後まで許容？



希望する到着時間の
何分遅れまで許容？



- 「基山ふるさと名物市場」に出品する生産者の多くは自家用車で商品を輸送しているため、これらの**貨物需要**を「**オンデマンド交通**」で対応（商品輸送サービスの提供）
- 西鉄バス佐賀(株)、(株)西鉄ステーションサービス、西日本高速道路(株)と連携し、「基山ふるさと名物市場」や「基山PA」にて販売している商品を、**高速バス**を利用し**天神（西鉄縁線駅みやげ）**に輸送し、販路拡大による収益向上を図る



オンデマンド交通を活用した貨物輸送の取り込みによる収益確保

高速バスの貨客混載事業との連携により販路を拡大し、生産者の生産・販売意欲や収益力が更にアップ！

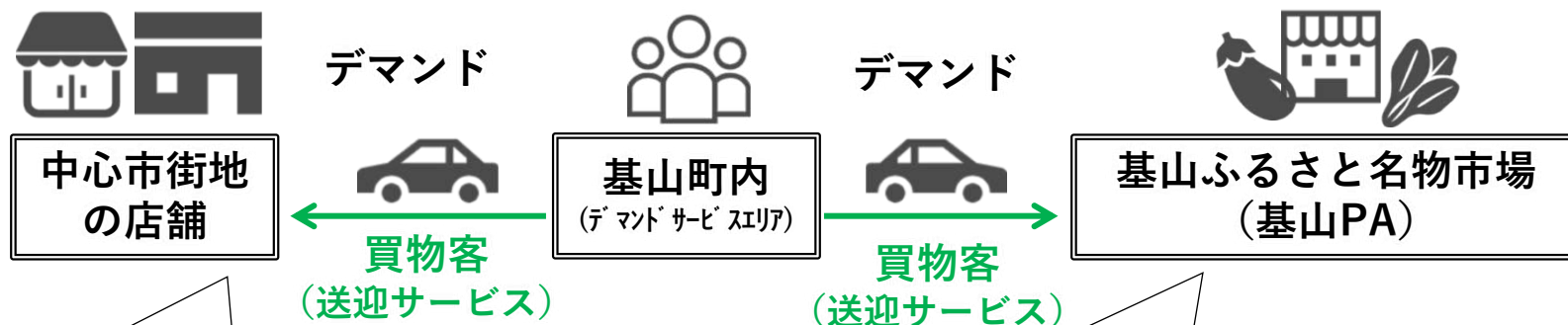


【エミュ肉みそ】

【エミュ肉キーマカレー】

【エミュ燻製ハム】

- 既存の地域振興施設（基山ふるさと名物市場）や中心市街地の店舗・イベント等に対して、「**オンデマンド交通**」を活用した**送客サービス**を提供し、集客力および収益の向上を図る

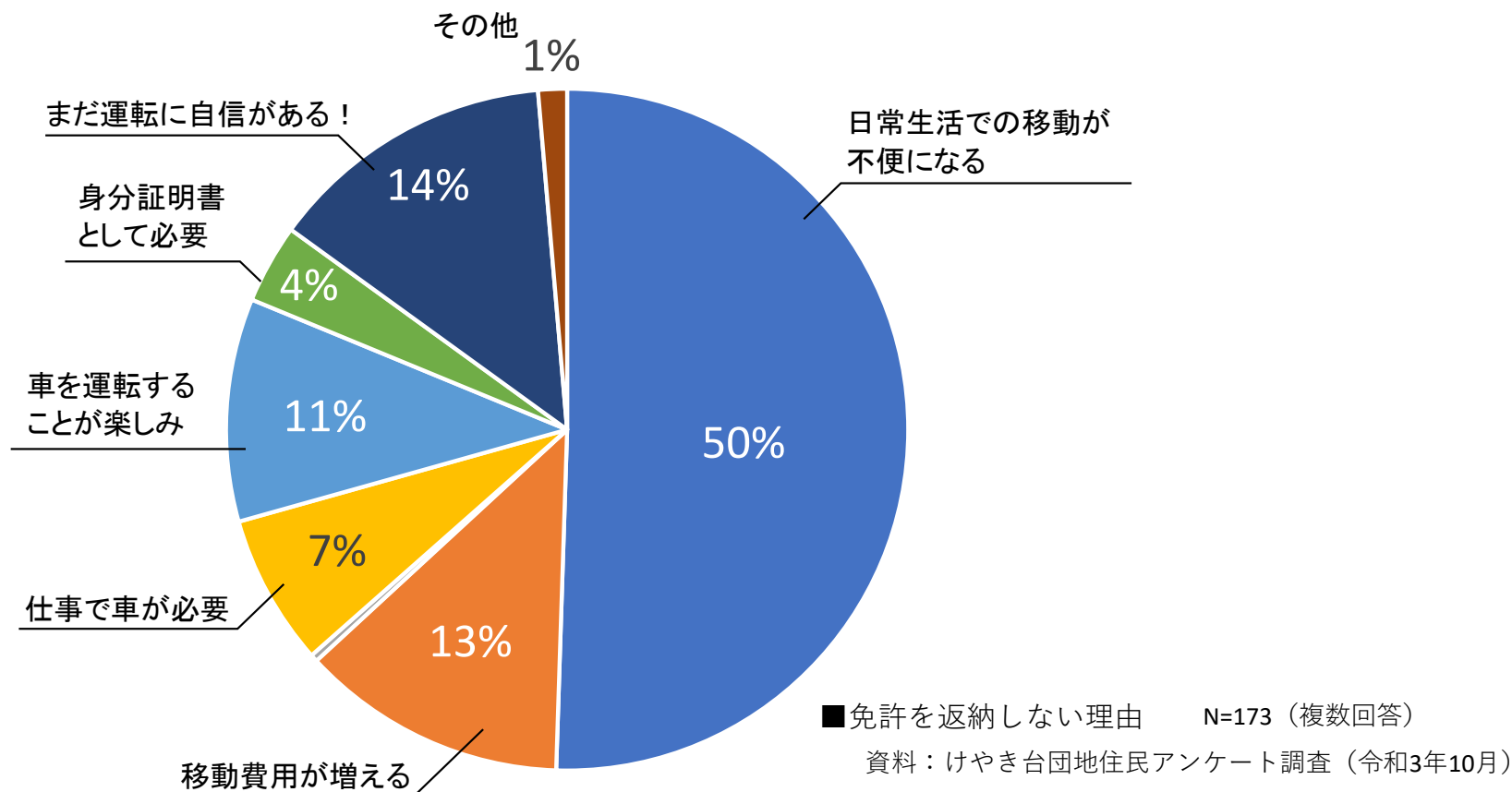


基山モール商店街



基山ふるさと名物市場

- 「日常生活に大きな支障が出るのではないか？」 「余計にお金がかかるのではないか？」といった**漠然とした不安から、免許返納になかなか踏み切れない**方々も多数
- 実証実験期間中に、運転免許証を保持したまま、マイカーでの移動ができない**返納後の生活を疑似体験**していただく「免許返納チャレンジ」を実施
- 日常生活にどの程度の**影響が生じるかを具体的に認識**してもらうとともに、**公共交通の利便性や経済性について意識**して頂く環境を創出



- ナッジ理論の活用により**自発的な公共交通利用を促す仕掛け**を創出

<ナッジ理論>

<実証実験での実施施策>

「選ばなくていい」
は最強の選択肢

専用乗車カードの事前配布

- 各種モビリティを乗車する際に必要となるカードを、けやき台の全世帯に事前配布
- 手元にカードがある状態をデフォルトとし、ついつい利用したくなる環境を創出



みんな気になる
みんなの行動

自分や他者の行動の見える化

- けやき台全体の目標値を設定し、実績値との比較をWEBアプリ上で見える化
- 地域の目標を達成した場合に限り、利用実績がある方の中から抽選で100名に500円のQUOカードを配布



狙うのは
心の扉がひらく瞬間

定期健診説明会での広報

- 定期健康診断結果の説明会にて実証実験のPR活動を実施
- 健康への意識が高まっている参加者に対して、未病対策と公共交通の関連性や実証実験内容を説明することで、公共交通利用を促す

ナッジ (Nudge) : 和訳で「そっと後押しする」という意味で、自分自身にとってより良い選択・行動を自発的に取れるように「さりげなく導く」政策的手法

3-3. 広報活動と利用促進策

- チラシを全戸に配布し事前説明会を開催。メディアやHP等で情報発信。

実証実験案内チラシ・ポスター



のぼり旗 (公民館、店舗等)



基山HP・公式LINE



メディア (佐賀新聞等)

持続可能な地域交通に 基山町 スマートモビリティ実証開始



スマモビ専用HP



事前説明会



3-3. 広報活動と利用促進策

- 利用促進に向け、町内の施設・店舗の協力のもと、インセンティブ施策やイベント等を実施

モビリティ利用者へのインセンティブ

参加特典

- 1 「20回ご利用」特典 ¥5,000**
20回以上ご利用頂いた方の中から、抽選で**10名様に5,000円分の商品券をプレゼント!**
● 事後アンケートに回答済みの方に限ります ● ご利用回数は、「オンデマンド交通」と「けやき通りシャトルバス」の合計利用回数です
- 2 「地域目標達成」特典 ¥500**
実利用者数**500人以上**を達成した場合に限り、抽選で**100名様に500円分のQUOカードをプレゼント!**
● 1回でもご利用頂ければ抽選対象です ● 事後アンケートに回答済みの方に限ります ● 「20回ご利用特典」該当者は除きます
- 3 「基山ふるさと名物市場」特典 ¥2,000**
イベント期間中に「基山ふるさと名物市場」でアンケートにご回答頂いた方の中から、抽選で**10名様に2,000円分の商品券をプレゼント!**
● お会計時に各乗車カードをご提示の上、アンケートにご回答ください

町内施設・店舗等とのイベント企画



「喫茶千秀」
コーヒー1杯無料券
有効期限：2022年2月4日（金）

ご利用の際は、オレンジ色の「乗車カード」とともに店舗スタッフにお渡しください。
本無料券の使用は、けやき台にお住いの方お1人様1回限りでお願いします。
主催 | ㈱福山コンサルタント

※コロナで公共施設で開催予定だったワークショップは中止

駅前や商工会イベント等での広報活動





4. 取り組みの結果

<オンデマンドの乗車風景>



<シャトルバスの乗車風景>



<企業バスの運行風景>



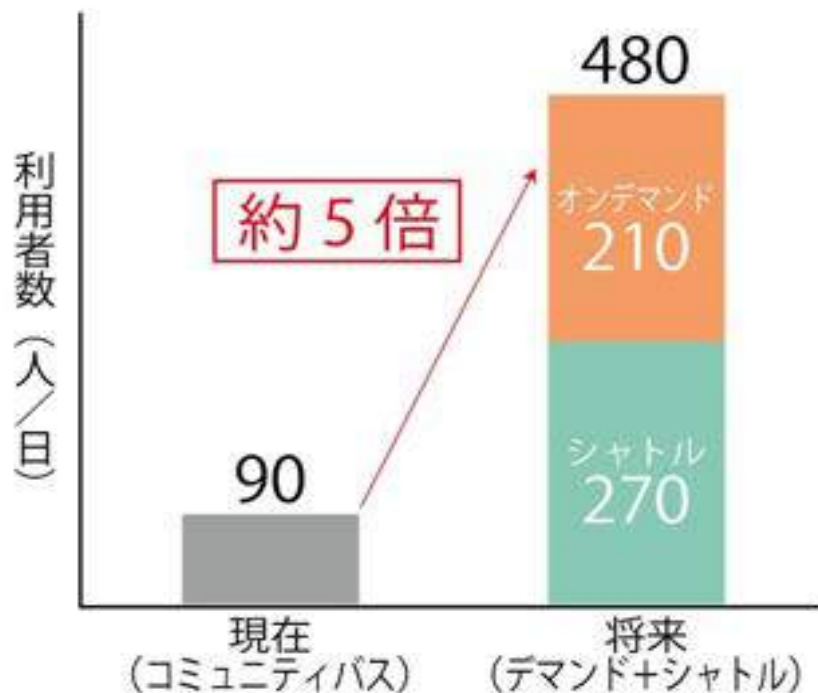
<通学バスの運行風景>



4. 取り組みの結果

チャレンジ1：移動の重ね掛け

- 今回の実証実験エリアでは**約500人**が利用！延べで**3,370回**、1日平均**約120回**の利用！
- **町内全域を対象とした場合、1日あたり約480回**の利用見込み！
現在運行している**コミュニティバスの約5倍**！
- 企業・学校側も公共交通との**一体運行に対して前向きな姿勢**



地域住民

30分に1本だととても使いやすい
(シャトルバス利用者)
今のバス停は少し遠くて買い物等は
家族に送迎してもらっているが、家
族に気負いせず外出できて嬉しい
(オンデマンド利用者)



企業・学校

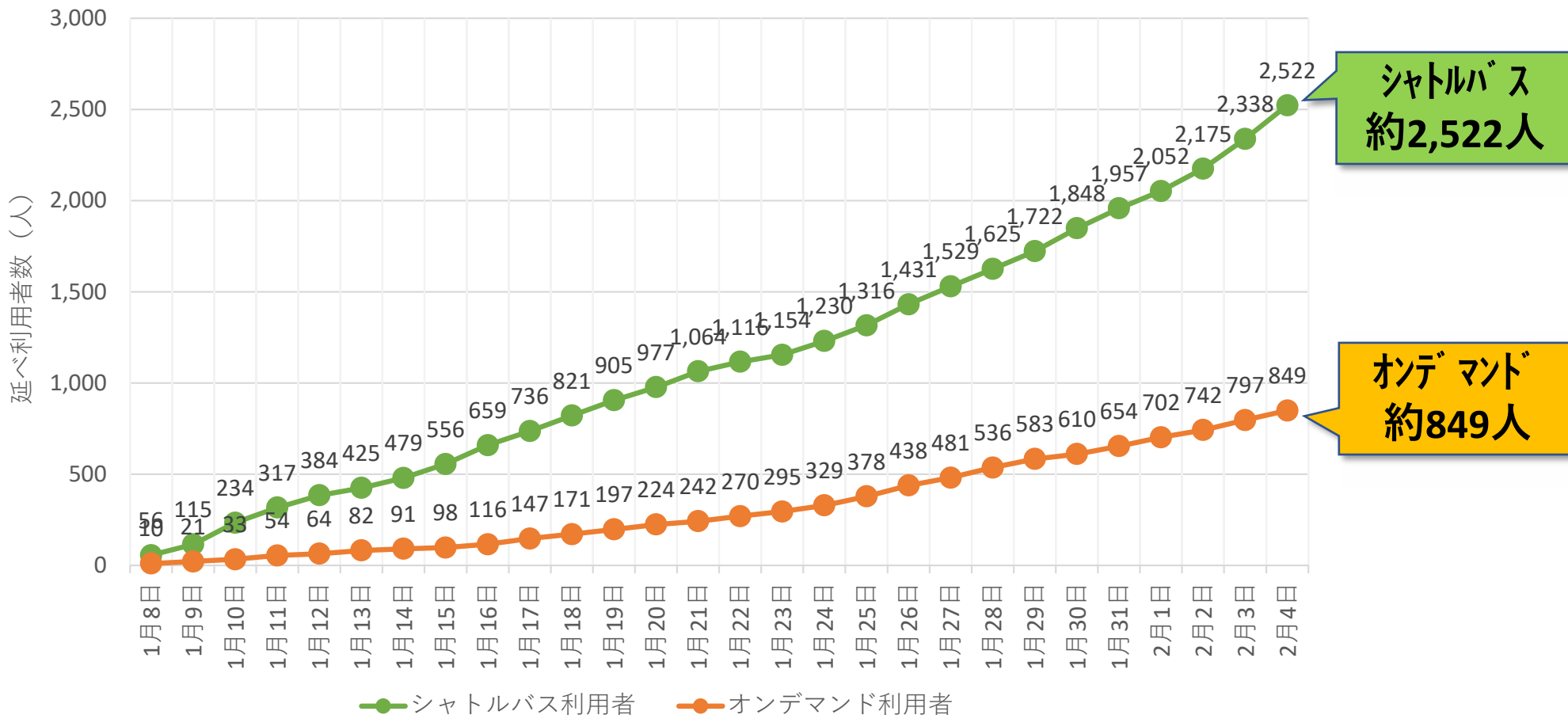
サービス性 (鉄道との乗り継ぎ利便
性) が維持され、少しでもコスト縮
減が図れるのであれば経営上も助か
るので前向きに検討していきたい

※将来利用者数は実証実験後に行ったアンケート結果 (課金時の利用意向や利用頻度) を基に試算

4. 取り組みの結果

チャレンジ1：移動の重ね掛け

●延べ利用者数の推移



※実利用者

オンデマンド交通：約164人
けやき通りシャトルバス：約415人

合計で約500人が利用

●利用状況

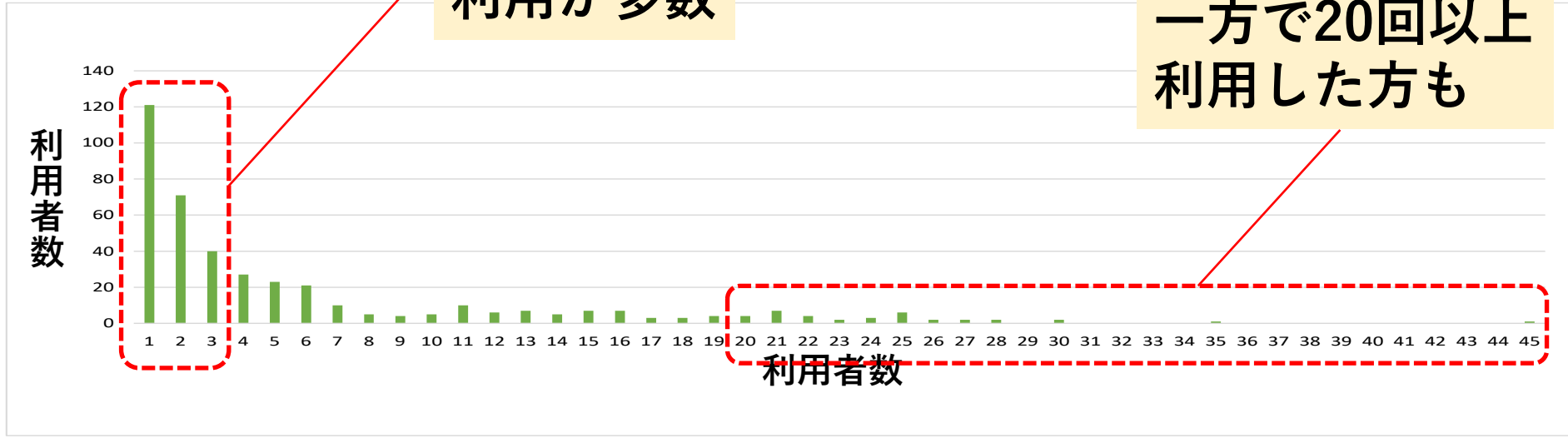
<オンデマンド>



1~2回の
利用が多数

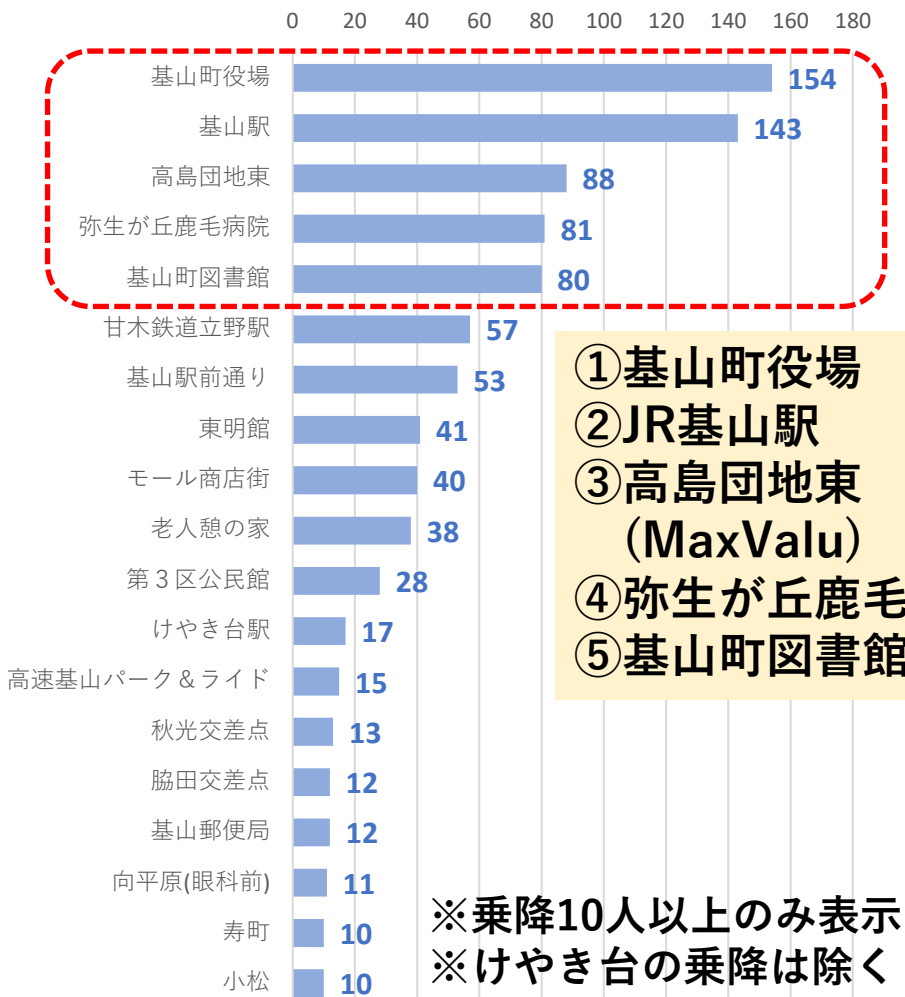
一方で20回以上
利用した方も

<シャトルバス>

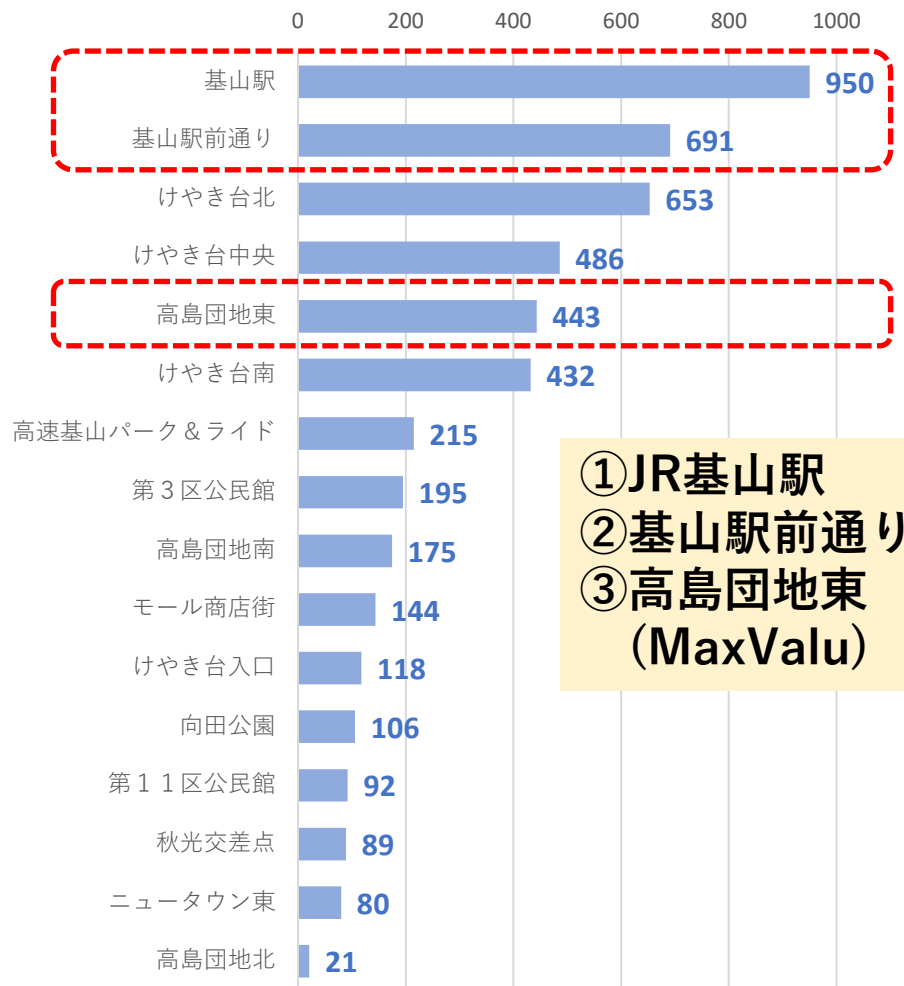


●乗降場所

<オンデマンド>



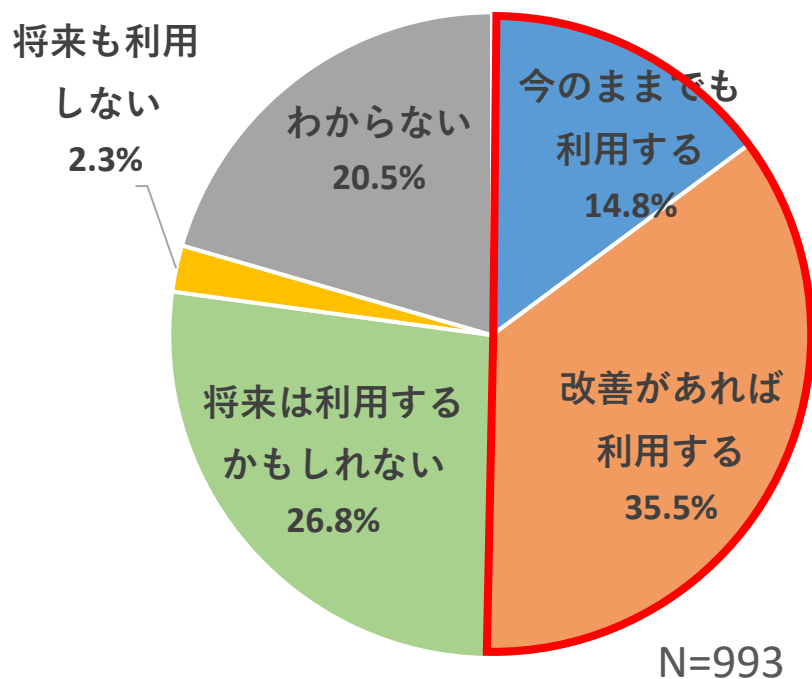
<シャトルバス>



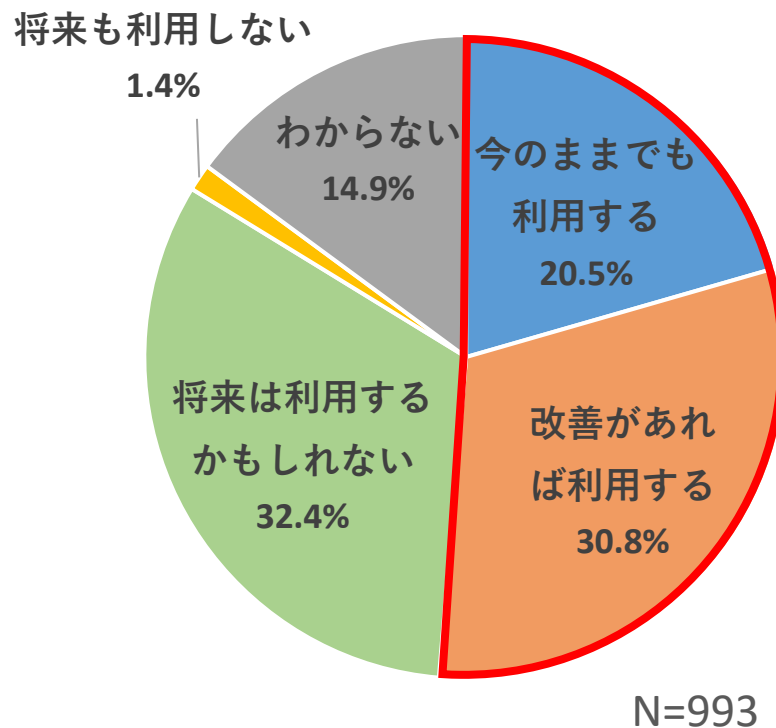
●利用意向（事後アンケートより）

サービス改善がなされれば利用率はともに約5割に

<オンデマンド>



<シャトルバス>

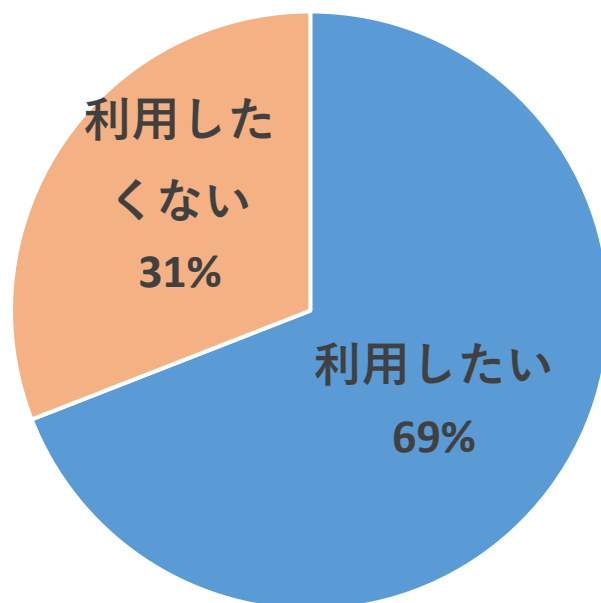


●利用意向（事後アンケートより）

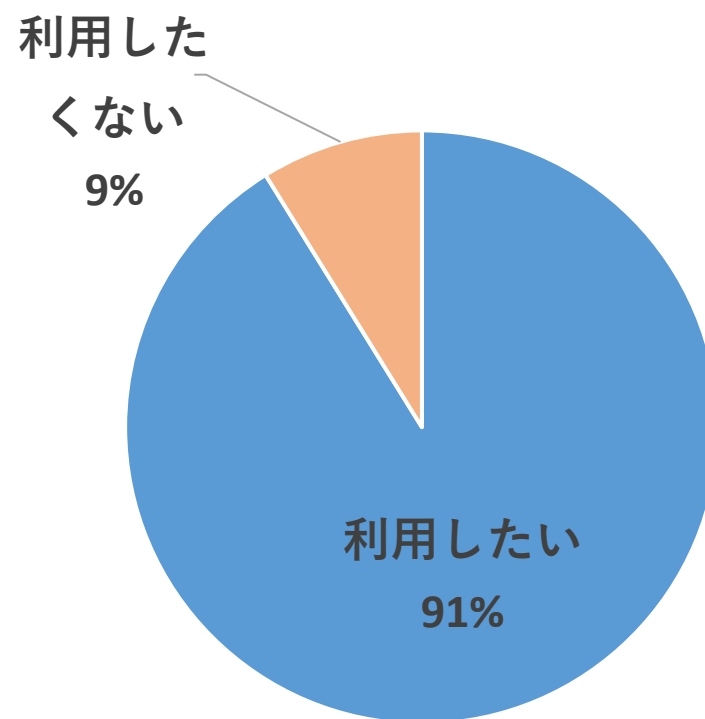
オンデマンド：300円/回で約7割

シャトルバス：100円/回で約9割

<オンデマンド>
300円/回の場合



<シャトルバス>
100円/回の場合



●利用者の皆様からのご意見・ご要望（事後アンケートより）

<オンデマンド>

	主なご意見・ご要望	対応の方向性
事前登録 予約	アプリでの事前登録や予約が複雑で分かりにくい	<ul style="list-style-type: none"> ・電話・FAXでの受付 ・配車システムやアプリの改良 ・勉強会・説明会の充実
	メールアドレスや迷惑メールの解除方法が分からない	
	同時に複数予約（往復など）できるようにしてほしい	
	満車で予約が取れない・予約可能な時間が分からない	<ul style="list-style-type: none"> ・オペレーション増強・車両数増加 ・アプリ予約推進・乗合率の向上 ・満空情報の提供
	電話が繋がりにくい	
運行 サービス	予約してもすぐに来ない（30分前予約）	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルールの周知・理解 ・運行サービスの改善
	予約時間に遅れても待っていてほしい	
	乗降場所をもっと施設の近くに	
	車両が狭く乗合時の抵抗が大きい	
	町外まで運行してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接市との調整

●利用者の皆様からのご意見・ご要望（事後アンケートより）

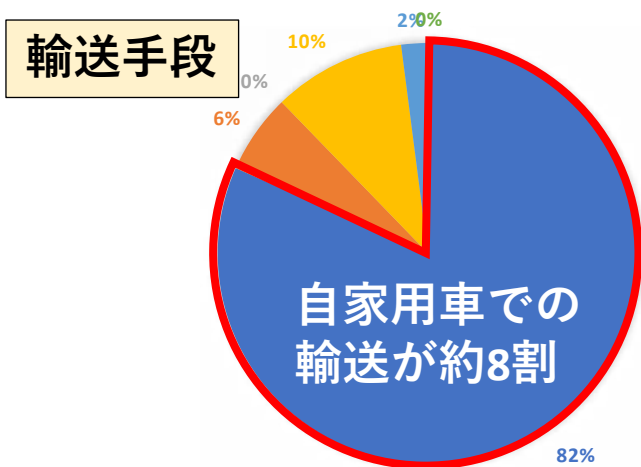
<シャトルバス>

	主なご意見・ご要望	対応の方向性
運行 サービス	高島団地⇒けやき台での乗り換えが不便	<ul style="list-style-type: none"> ・運行方法の再検討 ・運行サービスの改善
	外周道路（現コミュニティバスルート）も運行してほしい	
	停留所を増やしてほしい（役場・図書館・弥生が丘鹿毛病院）	
	停留所をもっと施設の近くに	
	車両をノンステップにしてほしい	
	町外まで運行してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接市との調整

4. 取り組みの結果

チャレンジ2：貨客混載

- 農業生産者は主に自家用車で市場や店舗に出荷、約3割が輸送サービスの利用を希望！
- 高速バスを活用した貨客混載は、販路拡大、収益アップに期待！
店舗経営者や生産者のモチベーションも向上！



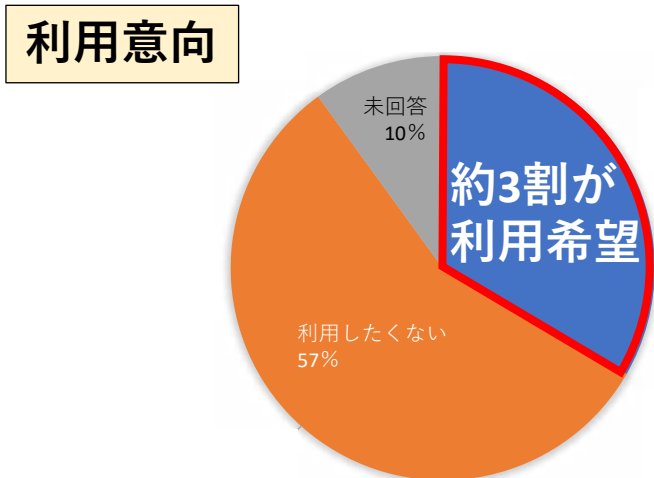
農業生産者

車が運転できなくなったら農業は辞めようと思っていたが、こんなサービスがあるなら今後も続けていけそう

都市部での販売により例年に比べ売上が上がった。低コストで輸送してもらえるので収益アップに繋がることを期待。



店舗経営者



農作物（オンデマンド）

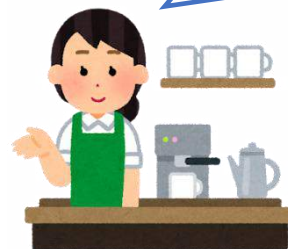


特産品（高速バス）

- 店舗と連携した取り組み（ドリンク無料券配布）で**約70人がオンデマンドを使って初来店！**
- 無料ドリンク以外に**軽食などを注文、約1割がリピーターに！**
- **モビリティとのセットサービスで双方の収益アップ**に期待！
- 高齢者等の**新たな外出機会・コミュニティの場**を創出！



殆どが初めてのお客さんでお店を知ってもらえて非常に良かった。お客さんが増えるのも有り難いが、高齢者などのコミュニティの場になると嬉しい。是非連携して取り組んでいきたい。



4. 取り組みの結果

チャレンジ4：免許返納チャレンジ

- 座談会や免許返納疑似体験を通じて、**マイカーや公共交通に対する意識・関心**が向上！
- 約5割の人の**マイカー利用削減**が期待！

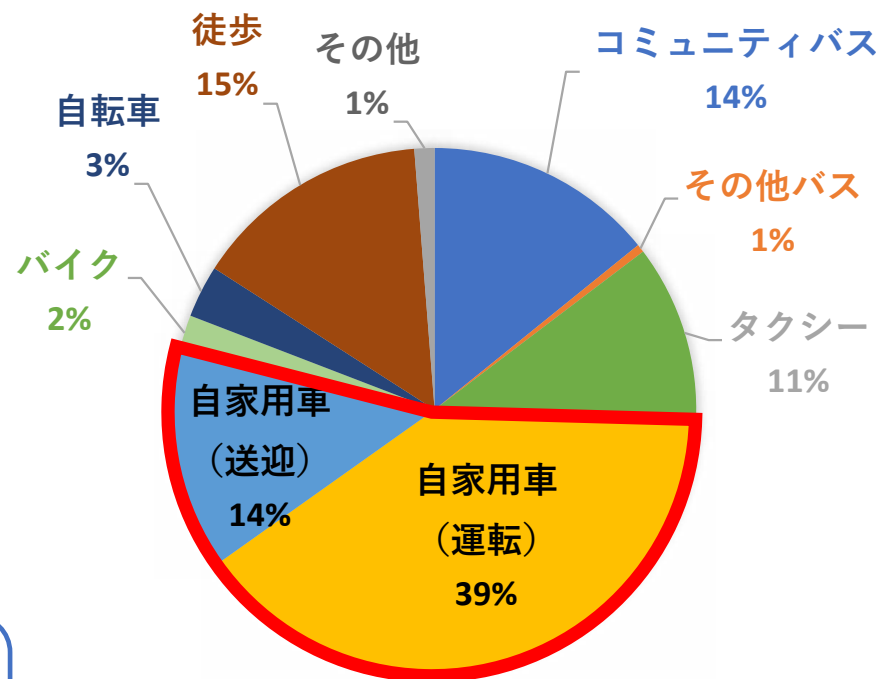
マイカーが無いと歩く距離は必然的に増えるので健康維持に繋がるし、何をかうか段取りも必要なのでボケ防止などにも繋がる



短い距離の移動でタクシーみたいな乗り物を呼ぶのは気が引ける

各自が免許返納の時期をイメージして生活していかないといけない

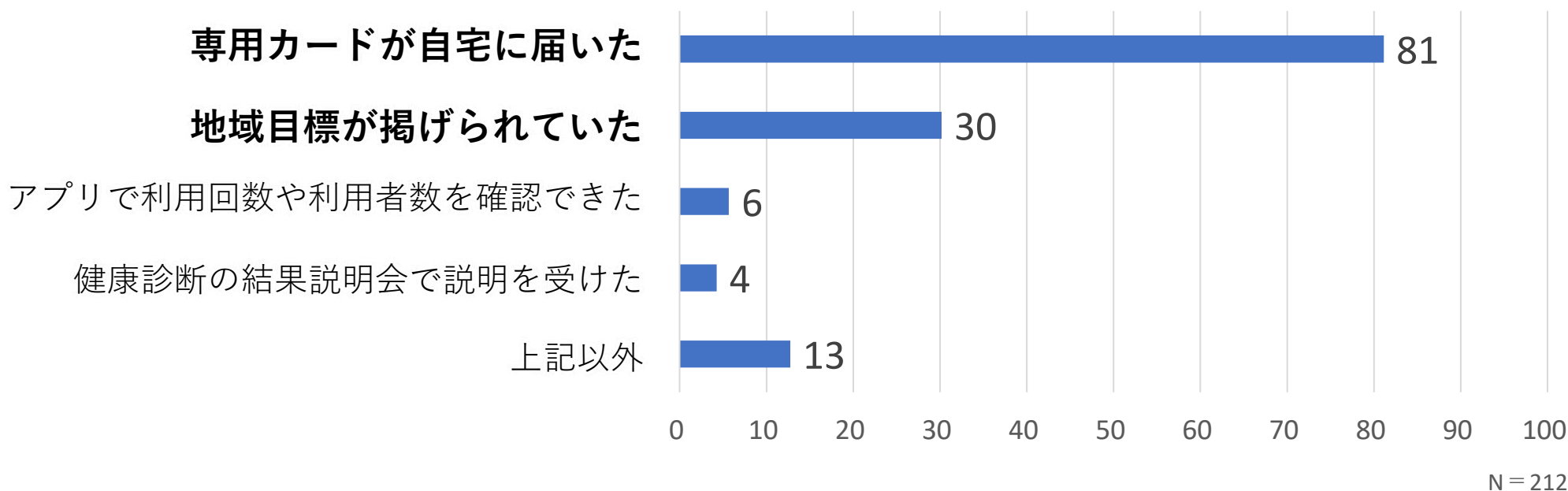
オンデマンドを利用したいと思っている人は今はどうやって移動してる？



半数以上はマイカーから転換？

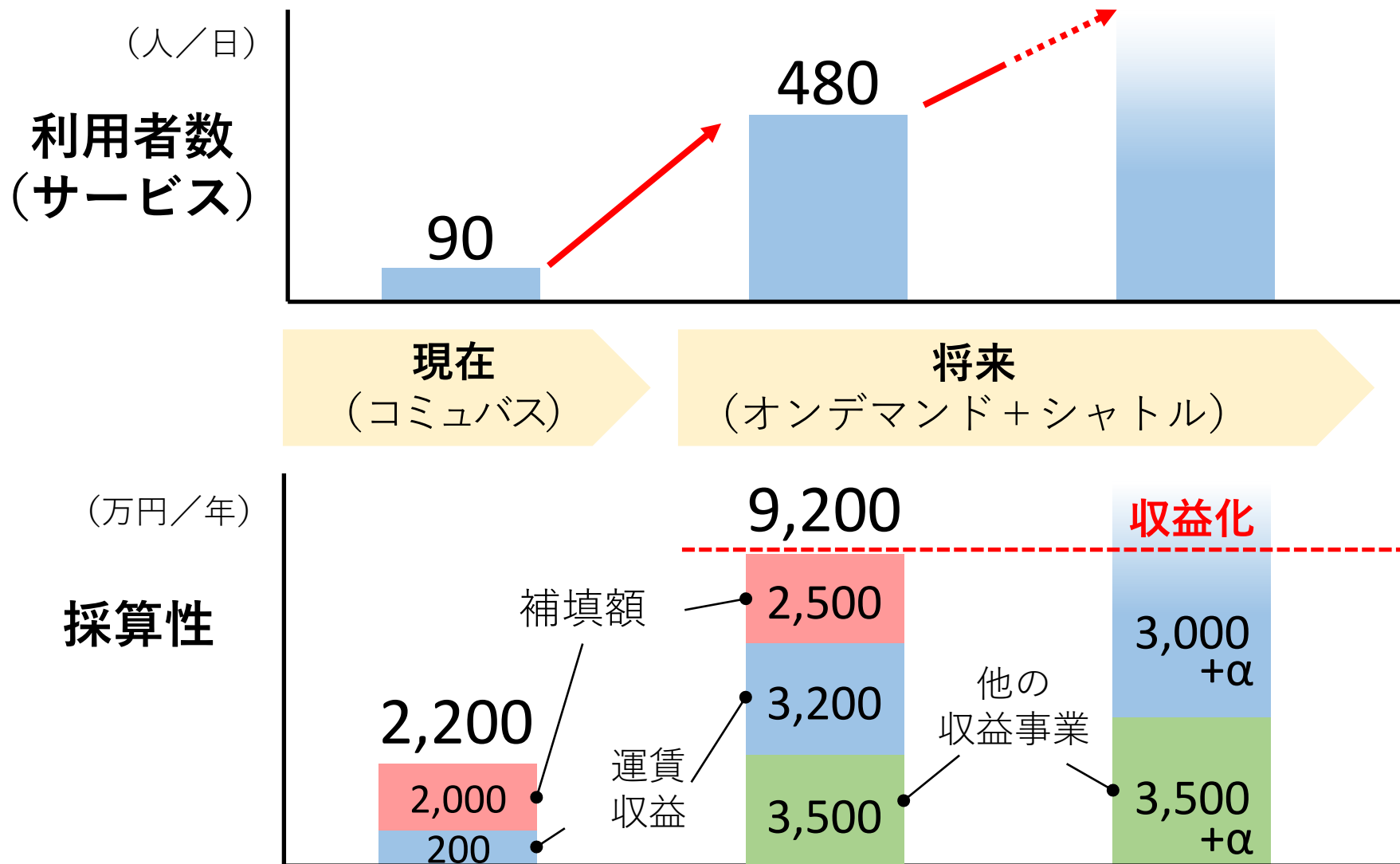
- **デフォルト設定**や**共通目標**を認知することが利用のきっかけに
- 公共交通分野においても**ナッジ施策の積極的活用**を！

今回の実証実験に参加したきっかけは？



4. 取り組みの結果

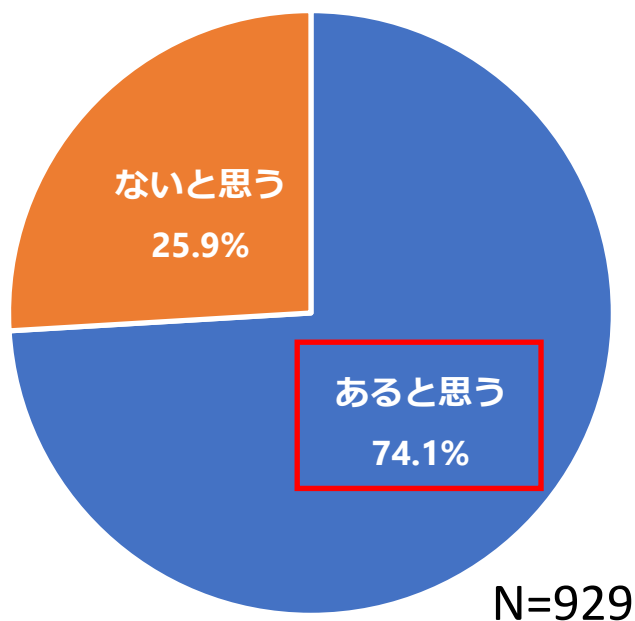
- 他の収益事業との一体的な経営・運営によって、公共交通サービスの向上と財政負担軽減の両立に期待



4. 取り組みの結果

- オンデマンド交通等の新たなモビリティを導入した場合の、**日常生活への影響の有無**を確認したところ、**7割強の住民が意識や行動に何らかの変化が生じる**と感じている。
- 特に「**運転機会の減少(44%)**」や「**町内店舗の利用(32%)**」、「**外出機会の向上(29%)**」といった意見が多数。

日常生活への影響の有無

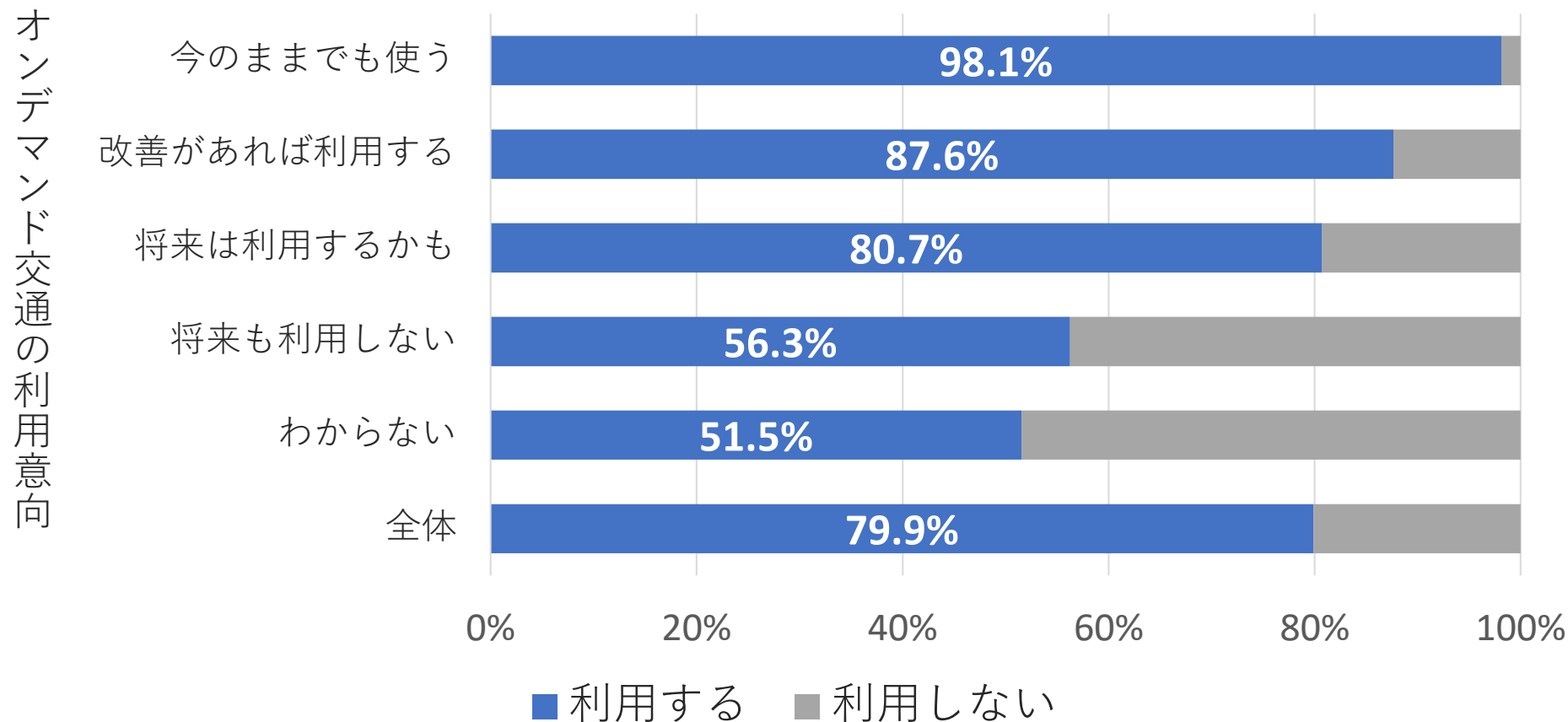


具体的な意識・行動の変化と
想定される波及効果

意識・行動の変化	変化が生じる割合	想定される波及効果等
運転機会の減少	44%	免許返納の促進 高齢ドライバーの事故削減
町内店舗への来店機会増加	32%	町内消費の拡大 中心市街地の活性化
外出機会の増加	29%	歩行量も増加し健康的な生活 健康寿命の延伸⇒医療費削減

4. 取り組みの結果

- 「公共交通維持のために年間10回利用しますか？」の問いに対して、全体で約8割が賛同。
- 将来利用するかどうか分からない人も半数は賛同。
⇒ **社会貢献**や**将来への投資**を目的とした利用の可能性





5. おわりに

5. おわりに

- 地方都市ではモビリティだけではなく**利用を促す仕掛け**（ナッジ等）が必須
- まずは**地域の移動特性を把握、分析**する事が先決
- **収益になり得る事業の掘り起こし**が必要
- **全体マネジメント&モニタリング**できる人材が必要

